

O AEROPORTO COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

Estudo de Caso do Aeroporto Municipal de
Cascais

MARISA LOPES SILVESTRE

Provas destinadas à obtenção de grau de:
Mestre em Operações de Transporte Aéreo

Março de 2025

VERSÃO DEFINITIVA

ISEC LISBOA | INSTITUTO SUPERIOR DE EDUCAÇÃO E CIÊNCIAS

Escola de Gestão, Engenharia e Aeronáutica

Provas para obtenção do grau de Mestre em Operações de Transporte Aéreo

O AEROPORTO COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

Estudo de Caso do Aeroporto Municipal de Cascais

Autor(a): Marisa Lopes Silvestre

Orientador: Professor Doutor Arq. Paisagista Vítor Guerreiro da Silva

Março de 2025

AGRADECIMENTOS

Com profunda gratidão reconheço, primeiramente, o apoio inabalável daqueles que me são mais caros, cuja confiança me impulsiona a abraçar desafios como este fervorosamente. Ao meu orientador, expresso o meu sincero agradecimento por aceitar este empreendimento ambicioso, e àquele que o propôs, pela visão e crença em minhas capacidades.

Estendo os meus agradecimentos aos colegas da Câmara Municipal de Cascais, cuja colaboração diligente na recolha de dados foi indispensável para a concretização deste estudo. Aos entrevistados, manifesto a minha apreciação pela generosidade em partilhar os seus conhecimentos e perspetivas.

Por derradeiro, reconheço o esforço e a resiliência que dediquei a esta jornada, celebrando a conquista que hoje se materializa.

Por fim, agradeço ao ISEC Lisboa por todas as experiências únicas e inesquecíveis que, de forma tão criativa, enriqueceram o meu percurso académico.

RESUMO

O presente estudo incide sobre o Aeroporto Municipal de Cascais enquanto estratégia de desenvolvimento, analisando o seu papel no progresso económico, social e urbanístico da região, num contexto marcado por desafios históricos de planeamento, tensões com as comunidades vizinhas e exigências crescentes de sustentabilidade ambiental. A relevância desta investigação reside na necessidade de compreender de que forma uma infraestrutura aeroportuária pode ser integrada de modo equilibrado e sustentável no tecido urbano consolidado, contribuindo para o desenvolvimento regional sem comprometer a qualidade de vida das populações locais nem o meio ambiente. Oferecendo, assim, uma perspetiva informada para a tomada de decisões futuras sobre o modelo de gestão e expansão do aeroporto.

O presente estudo tem por objetivos a caracterização das condições atuais e a sustentabilidade do Aeroporto Municipal de Cascais, avaliar o balanço entre vantagens e desvantagens da sua existência, otimizar a eficiência operacional, analisar o enquadramento económico-financeiro, identificar impactos ambientais e urbanísticos, e explorar cenários estratégicos de desenvolvimento futuro.

A metodologia adotada neste estudo é de natureza qualitativa, baseada na realização de entrevistas semiestruturadas a diferentes intervenientes relevantes para o tema.

Os resultados evidenciam que o AMC tem desempenhado um papel relevante no desenvolvimento económico e social da região, sobretudo ao especializar-se nos segmentos de aviação executiva, geral e formação aeronáutica. No entanto, persistem desafios significativos, nomeadamente a necessidade de equilibrar o crescimento do aeroporto com a qualidade de vida das comunidades vizinhas. O estudo destaca ainda a importância de uma integração sustentável do aeroporto no tecido urbano, sublinhando que o sucesso futuro desta infraestrutura depende da capacidade de conciliar o seu interesse num contexto de espaço físico limitado e de forte pressão urbanística.

Palavras-chave

Aeroporto Municipal de Cascais, Planeamento Estratégico, Desenvolvimento Aeroportuário, Aeroporto, Impacto das Comunidades Adjacentes.

ABSTRACT

This study focuses on Cascais Municipal Airport as a development strategy, analysing its role in the region's economic, social, and urban progress within a context marked by historical planning challenges, tensions with neighbouring communities, and increasing demands for environmental sustainability. The relevance of this research lies in the need to understand how an airport infrastructure can be integrated in a balanced and sustainable manner into the consolidated urban fabric, contributing to regional development without compromising the quality of life of local populations or the environment. In doing so, it provides an informed perspective for future decision-making regarding the management and expansion model of the airport.

The objectives of this study are to characterise the current conditions and sustainability of Cascais Municipal Airport, assess the balance between the advantages and disadvantages of its existence, optimise operational efficiency, analyse the economic and financial framework, identify environmental and urban impacts, and explore strategic scenarios for future development.

The methodology adopted in this study is qualitative in nature, based on conducting semi-structured interviews with various stakeholders relevant to the topic.

The results demonstrate that the airport has played a significant role in the economic and social development of the region, particularly through its specialisation in executive, general, and training aviation. However, significant challenges remain, namely the need to balance the airport's growth with the quality of life of neighbouring communities. The study also highlights the importance of the airport's sustainable integration into the urban fabric, emphasising that the future success of this infrastructure depends on its ability to reconcile its interests within a context of limited physical space and strong urban development pressures.

Keywords

Cascais Municipal Airport, Strategic Planning, Airport Development, Airport, Surrounding Communities impact.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	V
RESUMO	VII
ABSTRACT	IX
ÍNDICE	XI
ÍNDICE DE FIGURAS	XIII
ÍNDICE DE TABELAS	XV
ABREVIATURAS E SIGLAS	XVII
1. INTRODUÇÃO	1
1.1 GENERALIDADES	1
1.2 ÂMBITO	1
1.3 MOTIVAÇÃO	2
1.4 OBJETIVOS	2
1.5 METODOLOGIA	3
1.6 ESTRUTURA DO TRABALHO	5
2 REVISÃO DA LITERATURA	7
2.1 INTRODUÇÃO	7
2.2 EVOLUÇÃO DA AVIAÇÃO EM PORTUGAL	11
2.3 EMPRESA MUNICIPAL – CASCAIS DINÂMICA	12
2.4 MALHA URBANÍSTICA	15
2.4.1 <i>População circundante</i>	19
2.4.2 <i>Servidões aeronáuticas</i>	25
2.5 IMPACTO AMBIENTAL	26
2.5.1 <i>Poluição Atmosférica</i>	26
2.5.2 <i>Poluição Sonora</i>	27
2.5.3 <i>Ocupação dos solos</i>	29
3 DESENVOLVIMENTO DO TEMA	31
3.1 DINÂMICAS DE DECISÃO	31
3.2 FATORES IMPULSIONADORES	31
3.3 UM FUTURO EM CONSTRUÇÃO	33
3.4 VIABILIDADE	34
3.5 ESTRATÉGIAS NÃO EXPLORADAS	36
3.6 ANÁLISE MACRO AMBIENTAL DE AEROPORTOS: CONTEXTO E COMPLEXIDADE	37

3.7	ANÁLISE MACRO AMBIENTAL DO AEROPORTO MUNICIPAL DE CASCAIS: DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA UMA GESTÃO SUSTENTÁVEL	39
3.8	METODOLOGIA	43
3.8.1	<i>Questões de Investigação</i>	43
3.8.2	<i>Objetivos de estudo</i>	44
3.8.3	<i>Investigação qualitativa</i>	44
3.8.4	<i>Participantes</i>	44
3.8.5	<i>Métodos de recolha de dados</i>	46
3.8.6	<i>A técnica: entrevista semiestruturada</i>	46
3.8.7	<i>Instrumento: Guião de Entrevista</i>	47
3.8.8	<i>Síntese do guião</i>	47
3.8.9	<i>Procedimentos</i>	51
4	APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS E DISCUSSÃO	53
4.1	INTRODUÇÃO	53
4.2	BLOCO A: GOVERNAÇÃO E ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO	56
4.3	BLOCO B: IMPACTOS SÓCIO AMBIENTAIS	62
4.4	BLOCO C: PERSPETIVAS FUTURAS E DESAFIOS ESTRATÉGICOS	71
5	CONCLUSÃO	85
5.1	CONSIDERAÇÕES FINAIS	85
5.2	LIMITAÇÕES DO ESTUDO E DIFICULDADES ENCONTRADAS	87
5.3	SUGESTÕES PARA ESTUDOS FUTUROS	87
	REFERÊNCIAS	89
	APÊNDICE 1 – CARTA DE AUTORIZAÇÃO	93
	APÊNDICE 2 – ENTREVISTA AO PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL DO CONCELHO DE CASCAIS – AECC [E1]	95
	APÊNDICE 3 – ENTREVISTA AO DIRETOR MUNICIPAL DE HABITAÇÃO, PLANEAMENTO E URBANISMO [E2]	103
	APÊNDICE 4 – ENTREVISTA AO PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS [E3]	119

ÍNDICE DE FIGURAS

FIGURA 1 - EVOLUÇÃO DO Nº DE MOVIMENTOS DE INSTRUÇÃO E TREINO FONTE: (CASCAIS DINÂMICA, 2023)	8
FIGURA 2 - EVOLUÇÃO DO Nº DE MOVIMENTOS DE AVIAÇÃO GERAL FONTE: (CASCAIS DINÂMICA, 2023)	9
FIGURA 3 - VARIAÇÕES POPULACIONAIS FONTE: (SANTOS, J. A, N.D.)	21
FIGURA 4 - ÁREAS AUGI (A AMARELO) CIRCUNDANTES AO AEROPORTO DE CASCAIS FONTE: (GEOCASCAIS, 2025)	22
FIGURA 5 - PUACE E AS ZONAS AUGIS CIRCUNDANTES À ÁREA DE INTERVENÇÃO FONTE: (DORT/CMC, 2020)	24
FIGURA 6 - MAPA DE RUÍDO EM PERÍODO DIURNO FONTE: (GEOCASCAIS, 2025)	28
FIGURA 7 - RECURSOS HÍDRICOS (RIBEIRA DAS MARIANAS) FONTE: (GEOCASCAIS, 2025)	30
FIGURA 8 - VIA CIRCULAR AO AMC FONTE: (CMC/DMEI, 2013)	35
FIGURA 9- REPRESENTAÇÃO VISUAL DA IMPORTÂNCIA DADA AOS OBJETIVOS	54

ÍNDICE DE TABELAS

TABELA 1 - TABELA DE Nº DE PASSAGEIROS FONTE: (CASCAIS DINÂMICA, 2023)	10
TABELA 2 - BLOCO A: GOVERNANÇA E ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO	48
TABELA 3 - BLOCO B: IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS	48
TABELA 4 - BLOCO C: PERSPETIVAS FUTURAS E DESAFIOS ESTRATÉGICOS	50
TABELA 5 – GUIÃO DE ENTREVISTA [E1]	97
TABELA 6 - GUIÃO DE ENTREVISTA [E2]	105
TABELA 7 - GUIÃO DE ENTREVISTA [E3]	121

ABREVIATURAS E SIGLAS

ACA	Acreditação de Carbono dos Aeroportos
ACI	Conselho Internacional dos Aeroportos
AMC	Aeroporto Municipal de Cascais
AUGI	Áreas Urbanas de Génese Ilegal
CCDR	Comissão Coordenadora de desenvolvimento Regional
CD	Cascais Dinâmica – Gestão de Economia, Turismo e Empreendedorismo, EM, S.A
CAC	Comissão de Administração Conjunta
ECS	Estratégia Cidades Sustentáveis
IA	Inteligência Artificial
IRC	Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas
IRS	Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares
IVA	Imposto sobre o Valor Acrescentado
PDM	Plano Diretor Municipal
PNI	Plano Nacional de Investimentos
PNPOT	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território
PUACE	Plano de Urbanização da Área do Aeroporto de Cascais e sua Envolvente
RLVT	Região de Lisboa e Vale do Tejo
TAP	Transportes Aéreos Portugueses AIR PORTUGAL

1. INTRODUÇÃO

1.1 Generalidades

O Aeroporto Municipal de Cascais (AMC) representa um caso paradigmático do impacto que as infraestruturas aeroportuárias podem ter no desenvolvimento urbano e social de uma região. Inicialmente um pequeno aeródromo em Tires, o AMC tornou, um símbolo do progresso local, acompanhando as profundas transformações sociais e económicas do país, especialmente a partir das décadas de 60 e 70 do século passado, quando o êxodo rural levou à formação de bairros clandestinos nas suas imediações.

A evolução do aeroporto está marcada por desafios urbanísticos complexos, resultantes de uma expansão desordenada, falta de planeamento e legislação insuficiente, que ainda hoje condicionam tanto o crescimento do próprio aeroporto como a qualidade de vida das comunidades vizinhas. Atualmente, a gestão do AMC procura equilibrar o desenvolvimento económico, através da modernização e especialização em aviação executiva e formação, com a responsabilidade social e ambiental, procurando integrar o aeroporto de forma sustentável no tecido urbano consolidado.

Assim, a generalidade da introdução sublinha a importância de uma abordagem estratégica e integrada ao desenvolvimento aeroportuário, salientando a necessidade de conciliar progresso económico, sustentabilidade ambiental e bem-estar das populações locais, numa perspetiva de longo prazo e de respeito pela memória coletiva da região.

1.2 ÂMBITO

No âmbito do desenvolvimento estratégico do AMC, este trabalho surge como um estudo da matéria, procurando analisar de forma integrada as dinâmicas e desafios associados à sua evolução e integração no tecido urbano consolidado. A investigação centra-se na caracterização das condições atuais do aeroporto, avaliando o seu impacto económico, social e ambiental, bem como na identificação de oportunidades e limitações resultantes da sua localização e história. Ao abordar questões como a especialização em aviação executiva e formação, as relações com as comunidades

vizinhas e os cenários futuros de desenvolvimento, este estudo pretende contribuir para uma visão informada e sustentável do papel do AMC no contexto regional e nacional.

1.3 MOTIVAÇÃO

A principal motivação reside na necessidade de compreender e responder aos desafios complexos que resultam da evolução do AMC, desde o seu início como um pequeno aeródromo até à sua atual importância estratégica para a região de Cascais. O aeroporto tornou-se um polo de desenvolvimento económico, mas a sua expansão e modernização têm impactos diretos nas comunidades vizinhas, nomeadamente ao nível da qualidade de vida, do ambiente e do ordenamento do território.

Outro fator motivador é a existência de tensões históricas entre o progresso associado ao aeroporto e a preservação do bem-estar das populações locais, marcadas por episódios de expropriações e pela proliferação de bairros clandestinos devido à falta de planeamento urbano. Estes aspetos evidenciam a necessidade de encontrar soluções que promovam um equilíbrio entre o desenvolvimento económico e a responsabilidade social e ambiental.

Por fim, a motivação do estudo é também impulsionada pela oportunidade de posicionar o AMC como um exemplo de integração sustentável de uma infraestrutura aeroportuária num contexto urbano consolidado, explorando o seu potencial enquanto *hub* de aviação executiva e centro de formação aeronáutica, ao mesmo tempo que minimizam os impactos negativos e se promovem benefícios para toda a região.

Assim, este trabalho surge motivado pelo desejo de contribuir para uma estratégia de desenvolvimento equilibrada e sustentável, capaz de responder aos desafios atuais e futuros do Aeroporto Municipal de Cascais e da sua envolvente.

1.4 OBJETIVOS

O AMC encontra-se numa zona de malha urbana praticamente consolidada, circunstância essa, que o limita à sua expansão e desenvolvimento, condicionando o crescimento da área habitacional na sua envolvente. As circunstâncias em que se desenvolveu não foram planeadas atempadamente, não houve uma visão estratégica do potencial e, consequentemente, gerou oportunidades desperdiçadas.

O objetivo principal deste trabalho é determinar as condições ideais e realistas, para atingir o seu potencial máximo. Este projeto tem como objetivos:

1. Caraterizar as condições atuais do equipamento e a sua sustentabilidade;
2. Verificar se as vantagens do Aeroporto Municipal de Cascais perpassam as desvantagens da sua existência;
3. Criar um modelo otimizado da eficiência operacional do aeroporto dos diferentes segmentos;
4. Compreender o enquadramento económico-financeiro:
 - 4.1. Identificar os incentivos fiscais; o investimento público; e a componente económica;
5. Caracterizar o impacto ambiental resultante da expansão:
 - 5.1. Identificar fontes de poluição sonora, poluição do solo, recursos hídricos, e advertências à saúde das populações circundantes;
6. Analisar a vertente urbanística do modelo atual:
 - 6.1. Clarificar a relação da população circundante com o aeroporto;
 - 6.2. Demonstrar como a existência do aeroporto influencia o desenvolvimento urbanístico;
7. Analisar estratégia de possíveis cenários de desenvolvimento:
 - 7.1. Explorar vários cenários de futuro, com perspetivas: pessimistas, realistas, otimistas e ambiciosas.

Apresentar segmentos não explorados e a viabilidade dos mesmos face ao contexto existente.

1.5 METODOLOGIA

A metodologia utilizada na investigação qualitativa sobre o AMC, visa compreender as perceções, experiências e opiniões das partes envolvidas, bem como os impactos sociais e ambientais associados à operação e expansão do AMC. Para alcançar esses objetivos, foi adotada a técnica de entrevista semiestruturada, utilizando um guião de entrevista como guia.

A investigação qualitativa é uma abordagem metodológica que busca explorar e compreender fenómenos sociais a partir da perspetiva dos participantes. Diferente da

investigação quantitativa, que se baseia em dados numéricos e estatísticos, a investigação qualitativa valoriza a profundidade e a riqueza das informações obtidas, permitindo uma compreensão mais detalhada e contextualizada dos fenómenos estudados. Neste estudo, a investigação qualitativa foi escolhida pela sua capacidade de captar as nuances e complexidades das experiências e percepções dos participantes envolvidos com o AMC.

A entrevista semiestruturada é uma técnica de recolha de dados amplamente utilizada em investigações qualitativas. Esta técnica combina elementos de entrevistas estruturadas e não estruturadas, permitindo ao investigador seguir um guião de perguntas previamente elaborado, mas com a flexibilidade de explorar tópicos emergentes durante a conversa. A entrevista semiestruturada é particularmente útil quando se deseja obter informações detalhadas e aprofundadas sobre as experiências, percepções e opiniões dos participantes.

O guião de entrevista é um guião orientador o investigador durante a condução das entrevistas semiestruturadas. Ele contém um conjunto de perguntas principais e sub-perguntas que cobrem os tópicos de interesse da investigação. O guião deve ser elaborado de forma a garantir que todas as áreas relevantes sejam abordadas, mas também deve permitir a flexibilidade necessária para que o entrevistador possa seguir novas direções conforme surgem durante a entrevista.

As entrevistas semiestruturadas efetuadas no presente trabalho, foram conduzidas de forma presencial, dependendo da disponibilidade e preferência dos participantes. Cada entrevista teve uma duração média de 33 minutos. Todas as entrevistas foram gravadas com o consentimento dos participantes e posteriormente transcritas para análise.

A análise dos dados qualitativos seguiu uma abordagem de análise temática, que envolve a identificação, análise e relato de padrões (temas) dentro dos dados. As transcrições das entrevistas foram lidas e relidas para familiarização com o conteúdo e em seguida, foram codificadas para identificar temas recorrentes. Os temas foram então organizados em categorias que refletem os principais tópicos de interesse da investigação.

A investigação seguiu rigorosamente os princípios éticos, garantindo o respeito e a dignidade dos participantes. Todos os participantes foram informados sobre os objetivos da investigação, os procedimentos envolvidos e seus direitos, incluindo o direito de retirar o consentimento a qualquer momento. A confidencialidade e o anonimato dos dados foram assegurados em todas as etapas da investigação.

1.6 ESTRUTURA DO TRABALHO

O presente Trabalho de Final de Mestrado (TFM) encontra-se estruturado de acordo com as normas académicas em vigor, contemplando elementos pré-textuais, textuais e pós-textuais, de modo a garantir a clareza, rigor e coerência na exposição dos conteúdos.

A componente textual inicia-se com o Capítulo 1 – “Introdução”, onde são abordadas as generalidades do tema, o âmbito da investigação, a motivação subjacente, os objetivos definidos, a metodologia adotada e, por fim, a estrutura do trabalho. Esta secção inicial visa enquadrar o leitor no contexto do estudo e clarificar o percurso analítico seguido ao longo da dissertação.

No Capítulo 2 – “Revisão de Literatura”, procede a uma análise aprofundada do Aeroporto Municipal de Cascais, contemplando a sua história, evolução, diversidade e tipologia de tráfego, o papel da empresa municipal Cascais Dinâmica, a malha urbanística envolvente e o impacto ambiental, incluindo a poluição atmosférica e sonora, a ocupação dos solos e as servidões aeronáuticas.

Já o Capítulo 3 – “Desenvolvimento do Temas” explora os fatores impulsionadores das decisões estratégicas relativas ao desenvolvimento do aeroporto, os cenários futuros em construção, a viabilidade dos projetos e as estratégias alternativas que não foram exploradas. Dedicar-se também à análise macro ambiental do Aeroporto Municipal de Cascais, identificando desafios e oportunidades para uma gestão sustentável, bem como o enquadramento mais amplo em que o aeroporto opera. E a “Metodologia”, descreve detalhadamente a abordagem metodológica utilizada, incluindo as questões de investigação, os objetivos do estudo, a natureza qualitativa da investigação, a caracterização dos participantes, os métodos de recolha de dados (com destaque para

as entrevistas semiestruturadas), o instrumento de recolha, a síntese do guião, os procedimentos adotados e as técnicas de análise de dados.

Segue-se a “Apresentação de Resultados e Discussão” no Capítulo 4, onde são apresentados e discutidos os principais resultados obtidos, relacionando-os com os objetivos definidos e com a literatura existente.

O trabalho culmina com o Capítulo 5 – “Conclusão”, onde se sintetizam os principais contributos do estudo, as limitações identificadas, as dificuldades encontradas e sugestões para investigações futuras.

Por fim, são incluídas as Referências, bem como os Apêndices e Anexos relevantes, que constituem elementos de suporte e aprofundamento para a compreensão e validação do estudo.

2 REVISÃO DA LITERATURA

2.1 INTRODUÇÃO

De acordo com o relatório do plano de atividades e instrumento de gestão previsional (Cascais Dinâmica, 2024), em 2023, o tráfego do AMC totalizou cerca de 47.540 operações, refletindo um decréscimo de 20% em relação ao ano homólogo. O volume de tráfego atingiu um pico de 86.500 movimentos em 2009, mas sofreu uma quebra de 23% em 2012, especialmente no segmento de instrução e treino. Entre 2014 e 2017, o tráfego estabilizou em torno de 50.000 movimentos anuais, com as operações de toque e andar a representarem aproximadamente 33% a 36% dos movimentos, aumentando até 40% em 2018 e 2019.

Em linha com a estratégia nacional, o aeroporto manteve-se como referência na instrução de treino e com uma relevância acrescida na aviação executiva.

A saída da Aerocondor em 2012 causou uma queda de 25% no segmento de instrução e treino. Em linha com a aposta neste segmento criada em 2019, a TAP inaugura a *TAP Flight Training Center* em 2019, que se tornou um centro de excelência para a formação de pilotos, Figura 1.

Atualmente existem várias empresas em operação no AMC especializadas em formação aeronáutica, entre elas encontra-se:

- TAP - Transportes Aéreos Portugueses: A companhia aérea portuguesa expandiu a sua presença em Tires com um centro de treino que inclui simuladores de voo e espaços de formação para técnicos de manutenção de aeronaves e pessoal navegante de cabine;
- EAA - Escola de Aviação Aerocondor: Oferece uma variedade de cursos, incluindo ATPL, CPL, PPL para aviões e helicópteros, bem como cursos de instrutor de voo;
- AWA - Aeronautical Web Academy: Proporciona formação em pilotagem, incluindo cursos ATP(A) Integrado, FI(A), e PPL(A);
- LEÁVIA - Escola de Aviação Civil: Oferece uma ampla gama de cursos de pilotagem e formação técnica;

- OMNI - Aviation Training Center: Fornece diversos cursos de pilotagem e formação aeronáutica;
- Escola de Pilotagem Helibravo: Especializada em formação de pilotos de helicópteros, oferece cursos como o CPL(H), o PPL(H) e os type ratings, para vários modelos de helicópteros;
- Pelicano: Uma escola pioneira na formação de pilotos de aviação ultraligeira;
- IFA - International Flight Academy: Empresa de formação aeronáutica;
- INAER: Oferece formação para vários tipos de helicópteros, incluindo AS 350, AW 139, EC 120, e SA 365;
- SEVENAIR: Sevenair Academy oferece cursos de formação de pilotos, incluindo o programa Integrated ATPL (Airline Transport Pilot License) em Cascais e Ponte de Sor.

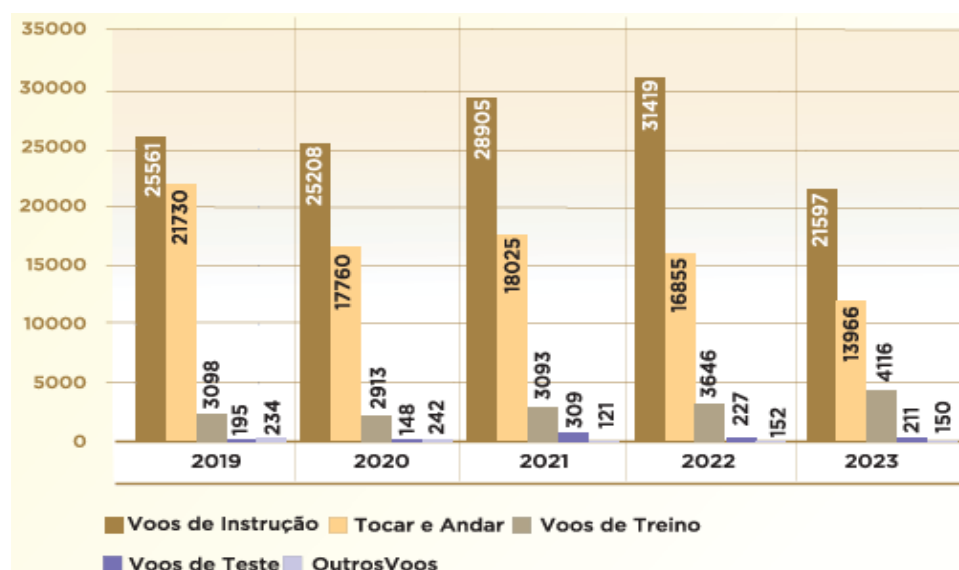


Figura 1 - Evolução do nº de movimentos de instrução e treino
Fonte: (Cascais Dinâmica, 2023)

Os táxis aéreos (aviação executiva), que incluem voos comerciais não regulares, voos de posição, voos ferry e também alguns com a classificação de privados seguem como o segundo segmento mais relevante, com um crescimento de 17% (para 3.442 voos) face ao ano anterior, Figura 2. Este crescimento é impulsionado em parte pela melhoria operacional do nível de serviço oferecido, mas também pela maior flexibilidade no regime de autorizações de voos decorrentes da atual classe de certificação do

aeroporto. De acordo com o relatório de contas do ano 2023 os resultados representam para a administração uma clara consolidação do aeroporto como um importante espaço aeroportuário para a aviação executiva.

Atualmente, das empresas em operação no AMC, que oferecem serviços de táxis aéreos, incluem-se:

- Helibravo: Esta empresa oferece serviços de táxi aéreo com uma frota de 14 helicópteros e um avião executivo;
- Bravojets - Aviação Lda.: Localizada no AMC, esta empresa oferece serviços de táxi aéreo;
- Sevenair: Embora não seja mencionada especificamente como operadora de táxi aéreo em Tires, a Sevenair é conhecida por ser a maior empresa de aviação geral em Portugal e opera voos regulares entre várias cidades portuguesas, incluindo Cascais.

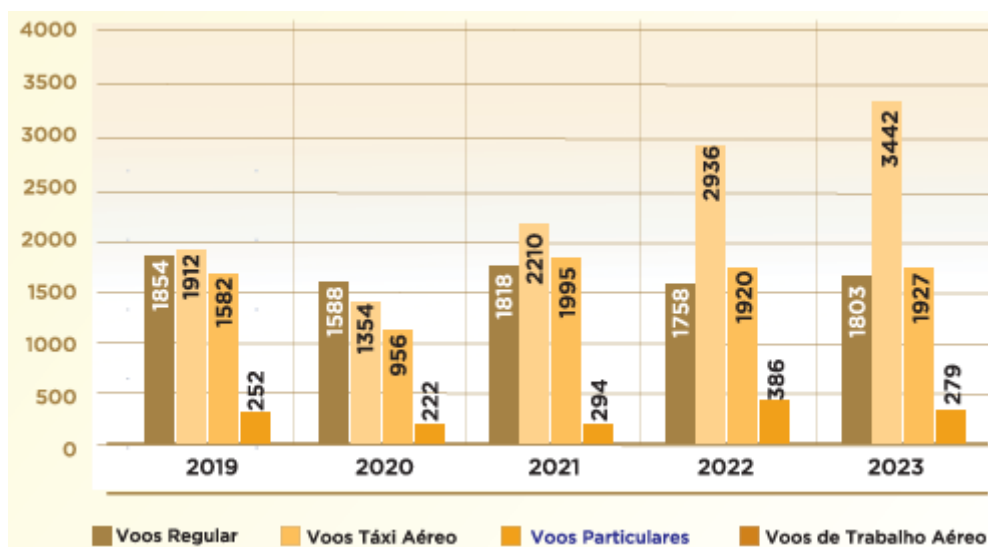


Figura 2 - Evolução do nº de movimentos de aviação geral
Fonte: (Cascais Dinâmica, 2023)

No âmbito do transporte regular, o serviço de transporte aéreo entre Bragança – Vila Real – Viseu – Cascais – Portimão, o número de passageiros, conforme demonstrado na Tabela A, apresenta um crescimento positivo e contínuo. No entanto, desde setembro de 2024 que o serviço se encontra suspenso devido à recusa do visto por parte do Tribunal de Contas, o que impediu a execução do contrato resultante do concurso público. Em comunicado, a 13 de fevereiro de 2025, o Tribunal de Contas deu visto

prévio ao contrato assinado entre o Estado e a SevenAir, permitindo, assim, que estejam reunidas as condições para retomar as ligações aéreas a partir do dia 19 de fevereiro de 2025 (DN/Lusa, 2025).

No ano de 2023 o crescimento do total de passageiros transportados (18%) em relação a 2022 deveu-se ao compromisso de o AMC ter assumido que iria receber uma parte da aviação executiva do Aeroporto Humberto Delgado (AHD) devido ao seu congestionamento, Tabela 1. Os táxis aéreos estão projetados para crescer significativamente devido à capacidade limitada do AHD, prevendo-se que os movimentos aumentem para cerca de 6.850 até 2040 (Cascais Dinâmica, 2024).

Tabela 1 - Tabela de nº de passageiros
Fonte: (Cascais Dinâmica, 2023)

	2019		2020		2021		2022		2023	
	Embarcados	Desembarcados	Embarcados	Desembarcados	Embarcados	Desembarcados	Embarcados	Desembarcados	Embarcados	Desembarcados
Passageiros Voo Regular	3472	3562	2004	2058	2400	2393	3529	3743	3764	3879
Passageiros Charter	59	66	89	114	0	0	0	0	0	0
Passageiros Privados	124	123	635	707	116	119	145	159	180	192
Passageiros Táxi Aéreo	2035	1841	1205	1177	1914	1937	2849	2666	3853	3509

O AMC concentra entre 33% e 38% do tráfego de aviação geral em Portugal, com os segmentos de táxis aéreos e instrução e treino a dominarem o mercado com quotas de aproximadamente 36% e 31%, respetivamente. As previsões indicam um aumento contínuo nos movimentos de instrução e treino, podendo chegar até 65.000 até 2040, (Cascais Dinâmica, 2024).

Para além do tráfego aéreo que o AMC proporciona, as empresas de manutenção aeronáutica sediadas neste aeroporto, não só contribuem para a diversificação das atividades aeroportuárias, como também geram emprego especializado e receitas adicionais. A presença destas empresas reforça o posicionamento do AMC como um centro de competências técnicas no setor da aviação, atraindo investimento e potenciando o desenvolvimento de um *cluster* aeronáutico na região (Cascais Dinâmica, 2024). Destacando-se as seguintes empresas:

- Helisuporte: Aprovada pela EASA (Parte 145), esta empresa é responsável pela manutenção de aeronaves da Heliportugal e outros operadores. Com mais de 35 anos de experiência, a Helisuporte é reconhecida como centro de manutenção autorizado Airbus Helicopters;

- **AEROMEC - Mecânica de Aeronaves, S.A.:** Fundada em 1991, esta empresa dedica-se à reparação e manutenção de aeronaves e veículos espaciais civis. A AEROMEC opera no hangar 6 do aeroporto e é uma empresa de médio porte, com 51 a 100 funcionários;

TAP Manutenção e Engenharia: Embora não seja uma empresa independente, a TAP está expandindo a sua presença em Tires, incluindo a criação de espaços para manutenção de aeronaves. Isso inclui áreas para a manutenção da frota Embraer 190/195 da PGA (Portugália Airlines) e potencial desenvolvimento de atividades de manutenção de motores. Apesar de pouco contribuírem para o tráfego, estas fazem com que o aeroporto oferecer uma vasta gama de serviços de manutenção para vários tipos de aeronaves, de forma a garantir a eficiência e segurança operacional.

2.2 EVOLUÇÃO DA AVIAÇÃO EM PORTUGAL

A aviação geral em Portugal, que abrange tanto a aviação comercial não regular como a não comercial, tem apresentado um crescimento significativo nos últimos cinco anos, passando de 120.000 para 156.000 movimentos anuais. Este aumento representa uma taxa média de crescimento de 6,8%. Em 2019, a estrutura do tráfego de aviação não comercial estava predominantemente composta por 66% de operações não comerciais, seguidas por 20% correspondentes a trabalhos aéreos, 9% a aviação privada e 5% a táxis aéreos. Os segmentos de tráfego onde o AMC conseguiu maior quota de mercado incluem os táxis aéreos e as atividades de instrução e treino, que atingiram, respetivamente, 36% e 31% em 2019. Estas proporções têm-se mantido relativamente estáveis desde 2015, indicando uma consolidação do AMC nestes segmentos. No que se refere à aviação privada, o AMC deteve entre 11% e 15% do tráfego nacional, refletindo uma participação significativa neste tipo de aviação. Entre 2015 e 2019, o tráfego não comercial em Portugal cresceu de 31.300 para 40.400 movimentos, correspondendo a uma taxa de crescimento anual média de 6,6% (INE, 2024).

As previsões para o futuro da aviação em Portugal, bem como a nível global, indicam um crescimento contínuo, embora com desafios significativos. A aviação geral em Portugal já demonstrou um aumento consistente no número de movimentos anuais, e espera-se que essa tendência continue, especialmente com a introdução de novas rotas e

aeronaves mais eficientes. Além disso, o setor enfrenta a pressão de melhorar a pontualidade e reduzir as perturbações. Em 2024, apesar de uma leve melhoria nas taxas de atrasos e cancelamentos, Portugal ainda apresentou uma elevada taxa de voos afetados por problemas operacionais, colocando-o entre os países europeus com maior número de perturbações. A necessidade de modernização das infraestruturas aeroportuárias é urgente, dado que as previsões apontam para um aumento significativo na procura por viagens aéreas nos próximos anos.

2.3 EMPRESA MUNICIPAL – CASCAIS DINÂMICA

As empresas municipais são entidades criadas pelos municípios para desempenhar determinadas funções e atingir certos objetivos. O artigo 48.º da Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, estabelece que as empresas municipais devem ter como objeto a *"promoção do desenvolvimento local e regional daquelas que, visando a promoção do crescimento económico, a eliminação de assimetrias e o reforço da coesão económica e social, no respeito pelos princípios da não discriminação e da transparência e sem prejuízo da eficiência económica"*. De acordo com os princípios orientadores da mesma lei a alínea e) do artigo 49.º diz-nos que devem prosseguir as missões de forma a *"Garantir o fornecimento de serviços ou a gestão de atividades que exijam avultados investimentos na criação ou no desenvolvimento de infraestruturas."* É com base nesta lei que se deve a criação da empresa municipal CD com o intuito de promover o desenvolvimento económico e social do Concelho de Cascais.

Entre as suas principais funções, a CD é responsável pela gestão de infraestruturas e equipamentos coletivos, como centros de congressos, piscinas municipais e outros espaços culturais e desportivos, onde se destaca o AMC. Além disso, a empresa organiza eventos turísticos, culturais e desportivos, dinamizando a oferta da região e atraindo visitantes. O seu principal propósito é promover o empreendedorismo local e regional, contribuindo para um crescimento sustentável nas diversas áreas da vida do município (Estatuto da Cascais Dinâmica, 2013).

As empresas municipais (Cascais Ambiente - Empresa Municipal de Ambiente de Cascais E.M., S.A.; Cascais Dinâmica - Gestão da Economia Turismo e Empreendedorismo E.M., S.A.; Cascais Envolve - Gestão Social da Habitação, E.M., S.A; e, Cascais Próxima - Gestão

Mobilidade, espaços Urbanos Energias, E.M., S.A) estão limitadas ao âmbito das atribuições da autarquia de Cascais e a sua atividade deve ser justificada por um princípio de interesse público, definido a partir da Constituição da Republica Portuguesa. A criação e operação de empresas municipais estão sujeitas ao princípio da legalidade, o que significa que sua atividade económica, segundo (Nogueira & Brito, n.d.) *"carece de uma justificação positiva, só podendo exercer-se onde seja expressamente ou implicitamente admitida"* E *"Simplesmente, visar obter um lucro no exercício de uma atividade justificada por um motivo de interesse público não equivale a exercer essa mesma atividade com um exclusivo propósito lucrativo."* A questão do lucro apresenta-se como um tema complexo. Embora a legislação admita e, em certa medida, imponha a busca de rentabilidade, é fundamental compreender que esta não pode constituir o único propósito destas entidades. A sua razão de ser transcende o mero objetivo lucrativo, devendo estar alinhada com o interesse público e as atribuições municipais. Não obstante, é possível identificar cenários nos quais a atividade lucrativa se afigura como aceitável e até desejável. Primeiramente, quando o lucro se apresenta como um dos objetivos, mas não o único, da empresa municipal. Em segundo lugar, quando a atividade geradora de lucro serve de suporte a uma atividade não económica. Por fim, quando se verifica o aproveitamento eficiente de recursos económicos que, de outra forma, permaneceriam improdutivos. Neste último cenário, destaca-se, com particular relevância económica, o aproveitamento das vias municipais para a instalação de infraestruturas, ilustrando como as empresas municipais podem gerar receitas significativas através da otimização dos recursos sob sua gestão (Nogueira & Brito, n.d.).

Todavia, o regime jurídico da atividade empresarial local e das participações locais, institui uma proibição categórica de subsídios ao investimento para as empresas locais. Adicionalmente, estabelece-se que as transações entre as entidades públicas participantes e as empresas locais, no âmbito de aquisições de bens ou serviços, locações, fornecimentos ou empreitadas, devem ser realizadas estritamente a preços de mercado, não podendo originar transferências financeiras além do valor contratual acordado. Uma exceção relevante é estabelecida no último parágrafo do artigo, que salvaguarda os subsídios ao investimento previstos em contratos-programa já em execução à data da entrada em vigor deste regime jurídico. No entanto, estes não

podem ser objeto de prorrogação, evidenciando a intenção do legislador de eliminar gradualmente estas formas de apoio financeiro (Nogueira & Brito, n.d.).

Em matéria de concorrência, a Lei n.º 50/2012, de 31 de agosto, faz menção expressa às normas de defesa da concorrência no artigo 34.º Nos termos deste preceito, *“as empresas municipais, tanto nas relações com os sócios como com terceiros, estão sujeitas às regras gerais da concorrência, nacionais e comunitárias, e devem adotar mecanismos de contratação transparentes e não discriminatórios...”* (n.º1) *“...regem-se pelo princípio da transparência financeira[...] garantindo o cumprimento das exigências nacionais e comunitárias em matéria de concorrência e auxílios públicos.”* (n.º2). *“O disposto nos n.ºs 1 e 2 não prejudica os regimes derogatórios especiais, devidamente justificados, sempre que a aplicação das normas gerais de concorrência seja suscetível de frustrar, de direito ou de facto, as missões confiadas às empresas locais encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral.”* (n.º3).

Neste contexto, esta prerrogativa fundamenta-se no reconhecimento da natureza específica e da relevância social dos serviços de interesse económico geral, os quais, frequentemente, promovem a coesão social e territorial. A possibilidade de não aplicação integral das regras de concorrência visa, assim, salvaguardar a capacidade destes serviços de cumprirem a sua missão de interesse público, sem comprometer excessivamente os princípios do mercado livre e da concorrência leal. *“Não se trata de uma derrogação absoluta das normas de defesa da concorrência, mas sim da sua não aplicação integral.”* (Faria & Junqueira, 2017).

Embora realizem atividades económicas, as empresas municipais operam dentro de um contexto regulado que não se alinha completamente aos princípios do mercado livre. Para que haja transparência na gestão das empresas municipais, estas estão obrigadas a publicar relatórios financeiros detalhados sobre receitas e despesas permitem uma análise clara da *performance* das empresas municipais em comparação com o setor privado. A adoção de práticas de contratação transparentes, com critérios claros e acessíveis, assegura igualdade de oportunidades para todos os interessados. Além disso, a criação de indicadores de desempenho que avaliem a eficiência das empresas municipais pode justificar a sua atuação no mercado. Estabelecer portais de transparência onde os cidadãos possam aceder a informações sobre contratos e

resultados financeiros aumenta a responsabilidade pública. A realização de auditorias independentes e regulares garante a conformidade com normas legais e éticas (Faria & Junqueira, 2017).

2.4 MALHA URBANÍSTICA

De acordo com o relatório diagnóstico social de cascais (CMC/DPGU, n.d.), a Freguesia de São Domingos de Rana destaca-se como sendo a segunda mais populosa do Concelho de Cascais, registando 57.502 habitantes em 2011, o que corresponde a 28% da população total do município. A densidade populacional situa-se nos 2.823,7 habitantes por km², apresentando valores intermédios comparativamente às restantes freguesias. No que concerne à estrutura etária, a de São Domingos de Rana evidencia uma população relativamente jovem, com uma idade média de 38,8 anos, a mais baixa do concelho. O índice de envelhecimento, de 80,7%, é também o mais reduzido das quatro freguesias, indicando uma proporção inferior de idosos face às crianças. A população com 65 ou mais anos representa 14% do total de residentes. Relativamente às crianças e jovens, São Domingos de Rana apresenta o maior número absoluto do concelho, com 13.107 indivíduos até aos 19 anos, correspondendo a 22,8% da população total da freguesia.

As projeções para 2030, segundo o mesmo relatório de CMC/DPGU indicam que a de São Domingos de Rana será a freguesia com maior crescimento populacional no concelho, prevendo-se um aumento de 12,7% (CMC/DPGU, n.d.), atingindo 64.818 habitantes, (CMC/DPGU, n.d.). Não obstante, antecipa-se uma alteração significativa na estrutura etária:

- Prevê-se um aumento de 57% (CMC/DPGU, n.d.), da população idosa, o que representa mais 4.594 pessoas (CMC/DPGU, n.d.), com mais de 65 anos, comparativamente a 2011. Consequentemente, a proporção de idosos na população total da freguesia aumentará de 14% para 19,6% (CMC/DPGU, n.d.);
- Em contrapartida, projeta-se uma diminuição de 5,6% (CMC/DPGU, n.d.), no número de crianças e jovens até aos 19 anos, correspondendo a menos 738 indivíduos (CMC/DPGU, n.d.), face a 2011. A sua representatividade na população total decrescerá de 22,8% para 19,1% (CMC/DPGU, n.d.);

- Esta evolução resultará numa inversão da estrutura demográfica: se em 2011 o grupo das crianças e jovens (23%) superava significativamente o dos idosos (14%), em 2030 as proporções serão semelhantes, com 19% e 20%, respetivamente (CMC/DPGU, n.d.).

A freguesia apresenta uma taxa de privação material de 17,8% (CMC/DPGU, n.d.),, sendo a segunda mais baixa entre as freguesias do Concelho de Cascais. Contudo, 6,7% (CMC/DPGU, n.d.), da população encontra-se em situação de privação material severa, destacando-se como um dos grupos mais fragilizados. Este índice reflete dificuldades no acesso a bens e serviços essenciais, como alimentação, saúde e condições habitacionais adequadas.

No que concerne aos grupos sociais mais vulneráveis na freguesia, a análise dos dados demográficos e socioeconómicos permitem identificar quatro segmentos populacionais particularmente afetados pela pobreza:

- Crianças e Jovens: Aproximadamente 22,5% (CMC/DPGU, n.d.), deste grupo encontra-se em risco de pobreza ou exclusão social. A sua vulnerabilidade advém principalmente da dependência económica face aos agregados familiares e da correlação com situações de baixos rendimentos;
- População Idosa: Cerca de 17,3% (CMC/DPGU, n.d.), dos indivíduos com 65 ou mais anos encontram-se em situação de pobreza. Esta realidade é particularmente expressiva entre os idosos que vivem sozinhos, evidenciando a fragilidade deste grupo face à escassez de apoio familiar e à insuficiência de rendimentos;
- Famílias Monoparentais: Este grupo apresenta uma taxa de pobreza significativamente elevada, atingindo 35,4% (CMC/DPGU, n.d.),. Tal facto reflete as dificuldades económicas inerentes à gestão de um agregado familiar que depende de uma única fonte de rendimento;
- População Desempregada: A taxa de risco de pobreza entre os desempregados atinge 40,2% (CMC/DPGU, n.d.),, o que sublinha de forma inequívoca o impacto negativo da não integração no mercado de trabalho na situação económica dos indivíduos.

No que concerne aos beneficiários de apoios sociais na Freguesia de São Domingos de Rana, constata-se que uma parcela significativa da população recorre a medidas de proteção social:

- 3,8% (CMC/DPGU, n.d.), dos residentes beneficiam do Rendimento Social de Inserção (RSI);
- 15,2% (CMC/DPGU, n.d.), da população idosa é abrangida pelo Complemento Solidário para Idosos (CSI).
- Estes dados evidenciam o papel crucial das políticas públicas na mitigação da pobreza e na proteção dos grupos mais vulneráveis.
- Relativamente ao impacto da crise económica sentida entre 2008 e 2017, verificaram-se repercussões significativas:
- O número de beneficiários do RSI registou um aumento de 22% (CMC/DPGU, n.d.), no período em análise;
- O recurso ao Banco Alimentar por famílias em situação de carência económica cresceu 18% (CMC/DPGU, n.d.), desde 2011, sublinhando a importância destas instituições na resposta imediata às necessidades básicas da população.
- No âmbito das medidas de combate à pobreza, a freguesia tem implementado diversas estratégias, nomeadamente:
- Programas de Habitação Social, visando a melhoria das condições habitacionais das famílias economicamente desfavorecidas;
- Reforço das Redes de Apoio Comunitário, que incluem apoio alimentar e suporte psicossocial a famílias em situação de vulnerabilidade;
- Iniciativas de Capacitação e Formação Profissional, direcionadas para grupos vulneráveis, com o objetivo de promover a empregabilidade e a integração no mercado de trabalho.
- Estas medidas refletem um esforço concertado para reduzir a pobreza e as desigualdades sociais na freguesia, procurando dar resposta às necessidades mais prementes da população em situação de vulnerabilidade socioeconómica.

- A freguesia apresenta uma dinâmica laboral particularmente robusta, com uma taxa de atividade de 52,3% (CMC/DPGU, n.d.), da população em idade ativa. Este indicador supera tanto a média nacional (47,6%) quanto a média da Área Metropolitana de Lisboa (49,8%), evidenciando um tecido económico local especialmente dinâmico (CMC/DPGU, n.d.),.

A estrutura económica caracteriza-se por uma inequívoca terciarização:

- Setor Terciário: 80,2% da população ativa;
- Setor Secundário: 19,1% dos trabalhadores;
- Setor Primário: Expressão residual de 0,7%.

A taxa de desemprego na Freguesia São Domingos de Rana é de 11,8% (CMC/DPGU, n.d.),, o que é ligeiramente inferior à média do concelho, que se situa em 12,3%. Essa taxa reflete a capacidade da freguesia de manter um nível de emprego relativamente estável em comparação com outras áreas do concelho. Por outro dado, relevante é que 45,2% (CMC/DPGU, n.d.), dos desempregados são considerados de longa duração, ou seja, estão desempregados há mais de um ano. Este elevado percentual é preocupante, pois indica a dificuldade que muitos indivíduos encontram para reintegrar-se no mercado de trabalho, refletindo uma possível desconexão entre as competências da força de trabalho e as exigências do mercado.

Na freguesia, as qualificações da população ativa apresentam uma estrutura que se divide da seguinte forma:

- Formação Superior: Aproximadamente 26,7% (CMC/DPGU, n.d.), dos residentes empregados possuem formação superior. Este percentual é indicativo de um nível considerável de instrução avançada na freguesia, o que pode favorecer a atração de indústrias e serviços que exigem qualificações elevadas;
- Ensino Secundário: 30,5% (CMC/DPGU, n.d.), da população empregada completou o ensino secundário. Este grupo representa uma importante transição entre a educação básica e o ensino superior, contribuindo para a formação de um capital humano qualificado;
- Habilitações até ao 3º Ciclo do Ensino Básico: Cerca de 42,8% (CMC/DPGU, n.d.), dos trabalhadores têm qualificações iguais ou inferiores ao 3º ciclo do ensino básico. A elevada proporção deste grupo pode suscitar preocupações em relação

à empregabilidade e à capacidade de inserção num mercado de trabalho cada vez mais exigente.

A distribuição das qualificações profissionais sugere que, embora uma parte significativa da população tenha acesso a níveis educacionais superiores, uma fatia considerável ainda carece de qualificações que lhe permitam competir, efetivamente, por postos de trabalho mais qualificados e bem remunerados. A heterogeneidade nas qualificações pode levar a desafios na adaptação dos trabalhadores às exigências das novas tecnologias e das mudanças estruturais no mercado laboral.

As tendências observadas na qualificação da população ativa da Freguesia de São Domingos de Rana indicam que:

- O crescimento do emprego qualificado e as novas oportunidades no setor digital sugerem a necessidade de formação contínua e de programas educacionais que preparem os trabalhadores para as exigências futuras do mercado de trabalho;
- A alteração na estrutura demográfica da freguesia, com uma previsão de aumento da população idosa até 2030, poderá exigir uma maior atenção às políticas de emprego destinadas a pessoas mais velhas, bem como à promoção da inclusão social e laboral de grupos frequentemente marginalizados.

2.4.1 POPULAÇÃO CIRCUNDANTE

Durante o século XX, especialmente nas décadas de 60 e 70, Lisboa emergiu como um destino atrativo para muitos residentes das províncias do Alto e Baixo Alentejo. A região alentejana, caracterizada por uma economia predominantemente agrícola e oportunidades limitadas de emprego, motivou muitos dos seus habitantes a procurar melhores condições de vida. Assim, um número significativo de migrantes alentejanos deslocou-se para áreas como Tires, atraídos pela promessa de emprego nas indústrias locais e nas pedreiras, que eram abundantes na região (Santos, n.d.).

Para o autor (Santos, n.d.) a proximidade geográfica com Lisboa proporcionou aos migrantes a possibilidade de usufruir das infraestruturas urbanas e dos serviços disponíveis na capital, o que tornou Cascais um destino ainda mais apelativo para esta população migrante. Este fenómeno migratório não apenas alterou a demografia da região, mas também contribuiu para o desenvolvimento económico local, à medida que

os novos residentes se integraram nas comunidades existentes e nas atividades económicas da área. Prova disto são os clubes desportivos e recreativos que permanecem em atividade até aos dias de hoje, demonstrando as raízes culturais da população. Esses clubes não servem apenas como espaços de socialização e lazer, mas também como importantes pontos de preservação da identidade cultural alentejana, que reflete a resiliência e adaptação mantendo vivas as tradições e valores que os migrantes trouxeram consigo.

“Em contrapartida, confirma-se a tendência para o alargamento de duas grandes zonas (Lisboa e Porto) de cerca de dois milhões de habitantes cada, ou seja, com quase 50 por cento da população total do Continente. Nestas áreas de maior concentração populacional verifica-se uma sobre utilização e congestionamento das estruturas urbanas, e um ritmo de urbanização que não acompanha as necessidades. Profundo desajustamento dos equipamentos sociais, de saúde, dos sistemas de transportes, aumento do défice habitacional, movimentos especulativos dos preços dos terrenos e da construção, por um lado. Desenvolvimento anárquico da construção de habitações, não obedecendo a requisitos mínimos fundamentais, por outro, e alastramento das cidades-dormitório, dos bairros clandestinos e das barracas. O congestionamento urbano arrasta graves consequências, o ambiente degrada-se, aumentam os desequilíbrios da saúde psicofisiológica das populações e as doenças mentais.” (Santos, n.d.).

Embora as políticas de migração em Portugal fossem limitadas durante este período, houve um reconhecimento gradual da necessidade de integrar os migrantes na sociedade, Figura 3. O Concelho de Cascais começou a desenvolver iniciativas para apoiar a integração social e económica dos migrantes, promovendo serviços que facilitavam o acesso à habitação, emprego e educação. Foram implementadas algumas iniciativas legislativas ao longo dos anos, como a Lei das Áreas Urbanas de Génese Ilegal (Lei n.º 91/95, de 2 de setembro), que visava regularizar e reconverter esses espaços. No entanto, muitos bairros ainda permanecem em situações precárias, refletindo a complexidade do problema e a necessidade contínua de abordagens eficazes para resolver as questões habitacionais em Portugal.

Algumas das áreas de Áreas Urbanas de Génese Ilegal (AUGI) permanecem ainda nas proximidades do AMC, em Tires.

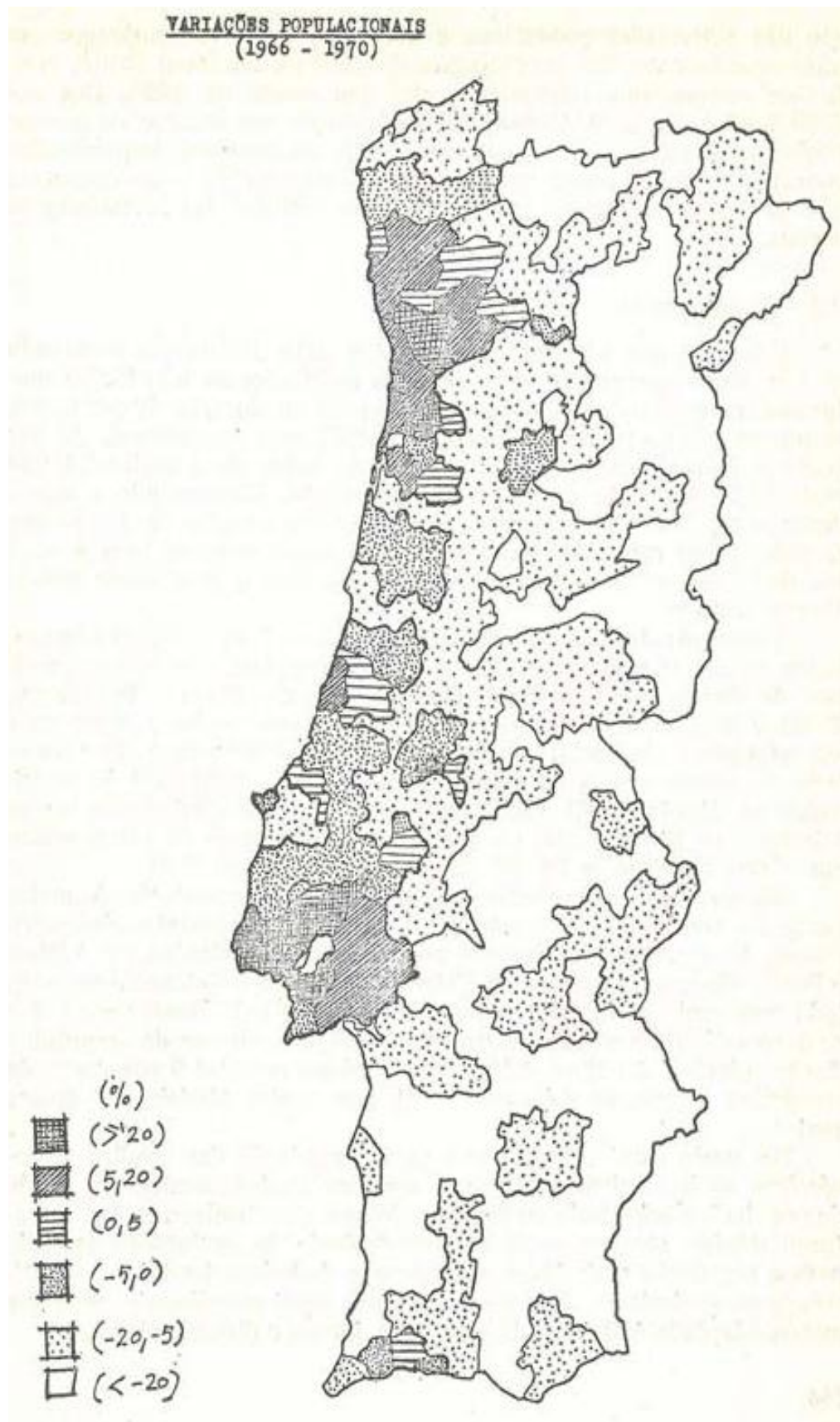


Figura 3 - Variações Populacionais
Fonte: (Santos, J. A, n.d.)

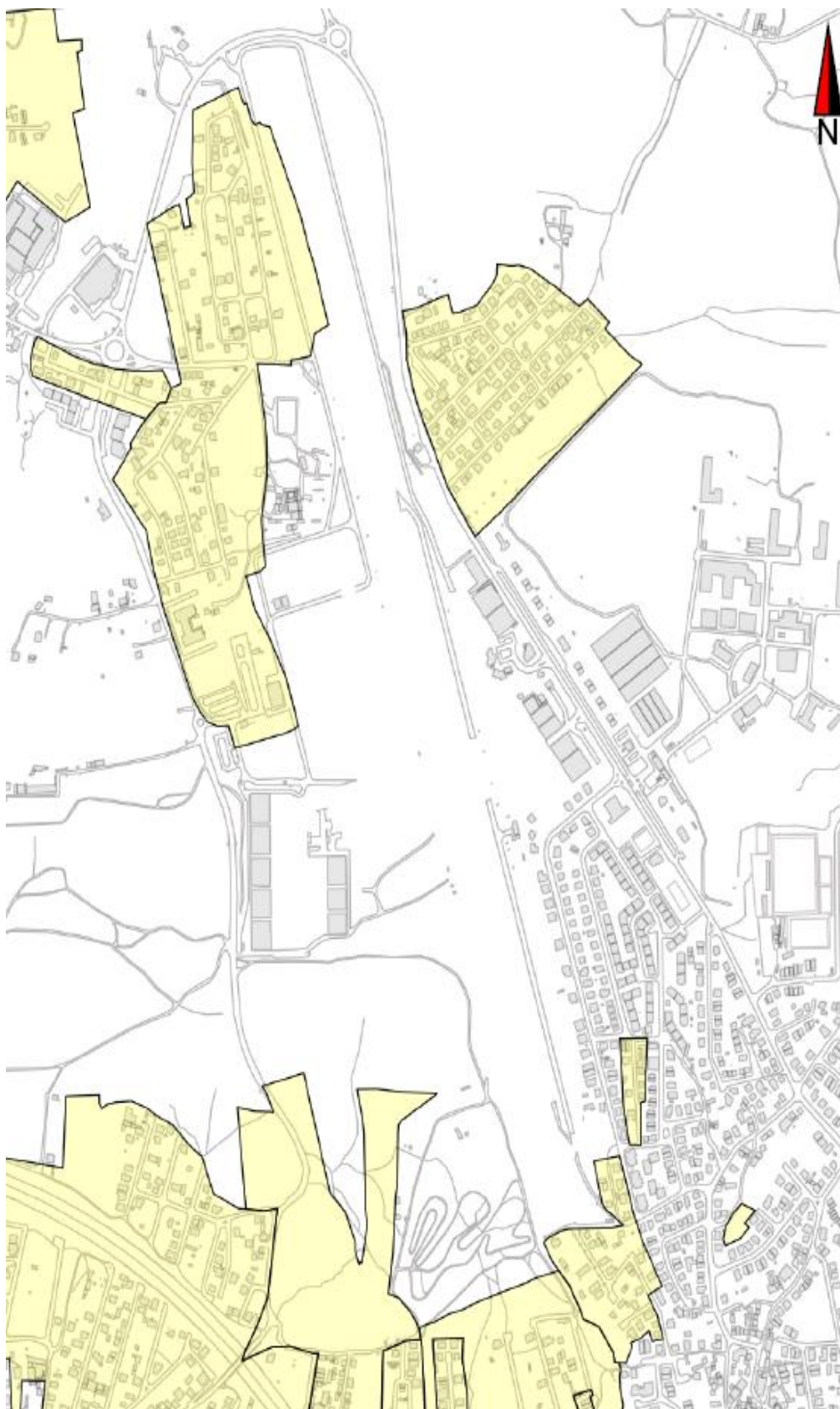


Figura 4 - Áreas AUGI (a amarelo) circundantes ao aeroporto de Cascais
Fonte: (GeoCascais, 2025)

“Em qualquer caso, porém, de reconversão por iniciativa municipal, a decisão sobre o cenário da reconversão (incorporado numa operação de loteamento ou num plano de pormenor) é uma decisão municipal, relativamente à qual a Assembleia de comproprietários não se pode opor, já que a lei apenas lhe comete a responsabilidade de avaliar e não de aprovar “a solução urbanística preconizada, na modalidade de reconversão por iniciativa municipal” [cfr. artigo 10.º, n.º 2, alínea e)]. Mas isto sem que os comproprietários se possam desonerar do pagamento das participações nos encargos de urbanização, que serão assegurados nos termos dos artigos 26.º e 27.º da Lei das AUGI.” (Áreas Urbanas de Génese Ilegal — Problemas suscitados por um regime legal excecionista que teima em se perpetuar no tempo, 2018).

A continuidade destas situações permanece até aos dias de hoje devido às ambiguidades legais que perpetuam conflitos entre os residentes dessas áreas informais e as autoridades locais. A falta de clareza nas responsabilidades pode resultar numa gestão ineficaz, dificultando a implementação de soluções que atendam tanto às necessidades dos moradores quanto às exigências legais. Uma melhor definição das responsabilidades poderia facilitar a resolução de conflitos, promovendo um diálogo mais produtivo entre as diferentes partes envolvidas, Figura 4. Essa abordagem é essencial para garantir que as intervenções urbanas sejam realizadas de forma inclusiva e eficaz, respeitando os direitos dos moradores enquanto se procura a melhoria das condições urbanas, tal como, *“O empenho dos comproprietários no processo de reconversão está diretamente associado ao seu interesse na melhoria das condições infraestruturais do bairro, que constituem os seus interesses coletivos primordiais. Construídas as infraestruturas, é mais difícil conseguir que cumpram o seu <dever de reconversão>, enquanto participação nos encargos de reconversão, sobretudo em AUGI de grandes dimensões, onde tende a ser maior o distanciamento entre CAC e (com)proprietários. Isto explica a maior dificuldade de mobilização dos (com)proprietários para a reconversão nas situações em que as obras de infraestruturas foram realizadas antes da Lei. Constitui exceção o Município de Cascais, que iniciou o processo de infraestruturização em 1994, imediatamente antes da Lei, o que facilitou a mobilização para o processo de reconversão, numa ótica de diálogo social.”* (Raposo & Valente, 2010). A gestão inadequada das AUGI pode levar a um aumento das tensões sociais, especialmente

quando as necessidades dos residentes não são atendidas. A falta de infraestrutura adequada e serviços básicos nessas áreas contribui para um ambiente de insatisfação e conflito com as autoridades locais (Raposo & Valente, 2010).

Para assegurar a articulação entre as políticas urbanas e os objetivos estratégicos e operacionais, a CMC encontra-se a elaborar o PUACE, com o intuito de promover o desenvolvimento integrado do equipamento estratégico no contexto dos novos desafios da AML, Figura 5, de forma que contribua para a consolidação do crescimento inteligente, sustentável e inclusivo do município (CMC/DPE/DORT, 2019).

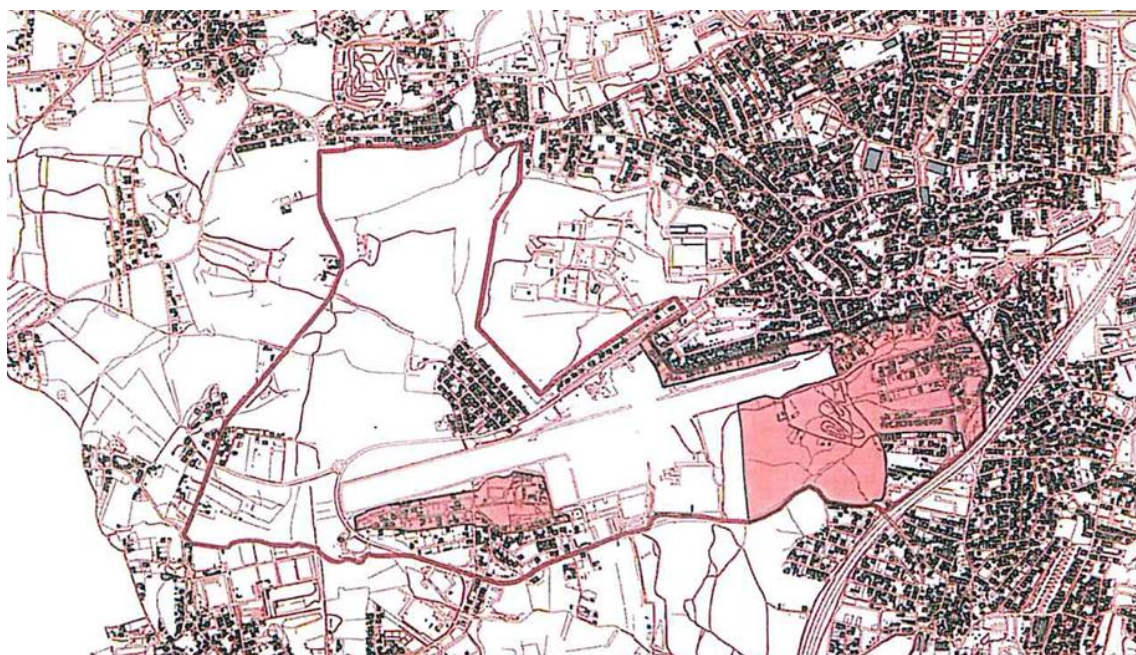


Figura 5 - PUACE e as zonas AUGIs circundantes à área de intervenção
 Fonte: (DORT/CMC, 2020)

A desconfiança em relação às intenções das autoridades pode surgir da falta de diálogo e comunicação entre as diferentes partes. Muitas vezes, os moradores das AUGI não são incluídos nos processos de tomada de decisão que afetam diretamente as suas vidas. Para tentar mitigar os conflitos sociais que daí possam ocorrer em relação ao PUACE o processo participativo *“deve fazer-se com a participação e o envolvimento de todos, através de soluções em conjunto – Coordenado e assentes em redes de conhecimento e confiança mútuas, e entre o Município e as entidades representativas dos interesses a ponderar, com responsabilidades ambientais específicas, as empresas privadas e os particulares em geral – que contribuam para a evolução global do desempenho do concelho de Cascais.”* (CMC/DPE/DORT, 2019).

“Do historial de intervenções de manutenção/ampliação há a destacar as obras de ampliação e reforço na década de 90. Estas consistiram essencialmente no prolongamento da pista em 600m, no topo 17, e 70m, no topo 35.” (Maia & Rodrigues Luís, 2010). Os processos de expropriação resultantes da expansão, no AMC têm suscitado preocupações significativas entre os residentes locais. Os processos de expropriação associados à expansão foram e continuam a ser objeto de atenção e debate. Tais processos foram, de facto, implementados para facilitar o crescimento desta infraestrutura aeroportuária. foram apresentadas e discutidas propostas em reunião de Câmara com o objetivo de remover construções não autorizadas nas imediações do aeroporto. Estas medidas visam não apenas garantir a segurança operacional da infraestrutura, mas também criar condições para o seu potencial desenvolvimento futuro (CMC/DPE/DORT, 2019).

2.4.2 SERVIDÕES AERONÁUTICAS

De acordo com o PDM (Plano Diretor Municipal) de Cascais sobre as servidões administrativas e restrições de utilidade, o município rege-se pelo Decreto-Lei n.º 45 987, de 22 de outubro de 1964, que estabelece o regime a que ficam sujeitas às servidões aeronáuticas, as zonas confinantes com aeródromos civis e instalação de apoio à aviação civil com o objetivo de *“responder da melhor maneira às necessidades atuais de segurança da navegação aérea e das pessoas e bens à superfície, tendo na devida conta os legítimos interesses dos proprietários nas zonas de servidão.”* Uma das principais consequências deste decreto-lei é que as demolições e alterações podem levar à perda de propriedades e à desvalorização imobiliária, afetando diretamente os residentes e proprietários locais. Embora os proprietários cujas construções sejam demolidas ou alteradas tenham direito a uma indemnização justa, o processo de avaliação e compensação pode ser demorado e burocrático, gerando incertezas para os afetados. Além disso, o decreto-lei estabelece que os interessados devem ser notificados para declarar se estão dispostos a realizar as obras necessárias ou permitir que os serviços competentes as realizem. Esta exigência pode causar ansiedade e insegurança entre os moradores, especialmente se não houver clareza sobre os prazos e procedimentos envolvidos. Se o proprietário não responder ou não cumprir com as exigências dentro dos prazos estabelecidos, pode ocorrer uma expropriação urgente por

utilidade pública. Esta situação pode levar à remoção forçada de pessoas e bens, aumentando o *stress* social e a resistência das comunidades. O qual tem por base o (*Decreto-Regulamentar nº. 24/90, de 9 de agosto*), que estabelece a servidão aeronáutica do Aeródromo Municipal de Cascais.

2.5 IMPACTO AMBIENTAL

O impacto ambiental dos aeroportos é um tema de crescente preocupação na comunidade científica e entre os decisores políticos, dada a expansão contínua do tráfego aéreo e as suas implicações para o meio ambiente. Este assunto reveste-se de particular importância no contexto da sustentabilidade e das alterações climáticas (EASA, 2022).

A avaliação do impacto ambiental de infraestruturas aeroportuárias requer uma abordagem holística que considere não apenas os efeitos diretos das operações aeronáuticas, mas também as consequências indiretas e cumulativas sobre os ecossistemas circundantes e as comunidades locais. Os impactos ambientais podem ser definidos como alterações nas propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, resultantes de atividades humanas que afetam direta ou indiretamente a saúde, segurança e bem-estar da população, bem como a qualidade dos recursos naturais. Estes impactos manifestam-se de diversas formas e em diferentes escalas, abrangendo desde a poluição atmosférica e sonora até à degradação de ecossistemas e a perda de biodiversidade (Nassur *et al.*, 2019).

2.5.1 POLUIÇÃO ATMOSFÉRICA

“A qualidade do ar depende diretamente dos níveis de poluição atmosférica, que estão associados à existência de substâncias no ar ambiente, que alteram o que seria a constituição natural da atmosfera. Estas substâncias poluentes podem ter maior ou menor impacto no ambiente, consoante a sua composição e os quantitativos emitidos. As fontes emissoras dos poluentes atmosféricos são numerosas e variáveis, podendo ser antropogénicas (e.g., atividade industrial ou o tráfego) ou naturais (e.g., erupções vulcânicas ou tempestades de areia). O setor da aviação, incluindo os voos, mas também os próprios aeroportos, é um dos responsáveis pela emissão de poluentes atmosféricos,

como os óxidos de azoto (NO_x) e partículas finas (PM_{2,5}), maioritariamente resultantes da queima de combustíveis fósseis.” (Rafael & Capela, 2023).

Face ao crescente do aumento do tráfego, o AMC, tomou medidas para mitigar a crescente poluição atmosférica. Em 2020, a empresa assinou um acordo para *“compensar as emissões de carbono de todos os combustíveis de aviação (Jet-A1 e Avgas, 100LL) através do BP Target Neutral, utilizando créditos de carbono gerados a partir de projetos globais que financiam a utilização de energias renováveis, baixo carbono e a proteção das florestas.”* (Aeroporto de Cascais na Linha da Frente, 2020) tornando-se assim, *“a primeira estrutura aeroportuária do mundo em que as emissões de carbono proveniente das operações de abastecimento de aviões da Air BP serão neutralizadas.”* (Aeroporto de Cascais na Linha da Frente, 2020). De acordo com a *Airport Carbon Accreditation* (ACA), organização pertencente à *Airport Council International* (ACI), 601 aeroportos encontram-se no programa, no entanto, não há menção específica sobre a participação do AMC no programa *Airport Carbon Accreditation*. Para além das emissões que pretende compensar estão apenas contempladas aquelas que o aeroporto tem controlo sobre (*Scope 1*). Já as emissões indiretas, o aeroporto não aparenta contabilizar, estas representam mais de 99% do total de emissões. A maioria destas emissões são de voos e de operações terrestre usados por passageiros e trabalhadores que viagem de e para o aeroporto (BHP Editorial, 2022).

O redireccionamento de tráfego aéreo executivo, em resposta ao congestionamento no AHD, resultou uma maior intensidade de emissões de carbono pelo AMC. De acordo com o relatório da GreenPeace de Faber & Raphaël, (2023), afirma que a rota AHD-AMC/AMC-AHD (uma distância de 20,37km) foi a 2.^a rota europeia com maior intensidade carbónica em 2022, com 118 voos e a emissão de 261 toneladas de CO₂.

2.5.2 POLUIÇÃO SONORA

“A poluição sonora é um problema ambiental crescente em toda a Europa, com o tráfego rodoviário, ferroviário e aeroportuário, a indústria e a construção a apresentarem-se como as principais fontes de ruído ambiental.” (Rafael & Capela, 2023).

A exposição prolongada ao ruído ambiental está associada a uma série de efeitos adversos, que vão desde elevados níveis de *stress* e perturbações do sono até distúrbios cognitivos, hipertensão e problemas cardiovasculares. Ambientes ruidosos podem interferir na capacidade de concentração e na qualidade do sono, resultando em irritabilidade e diminuição da eficiência no trabalho.

De acordo com o regulamento “*Plano Municipal de Regulação de Ruído*” (CMC, 2011) uma das principais fontes sonoras é o AMC, com funcionamento diário, com especial relevo para as atividades da Escola de Pilotagem, centradas no período diurno.

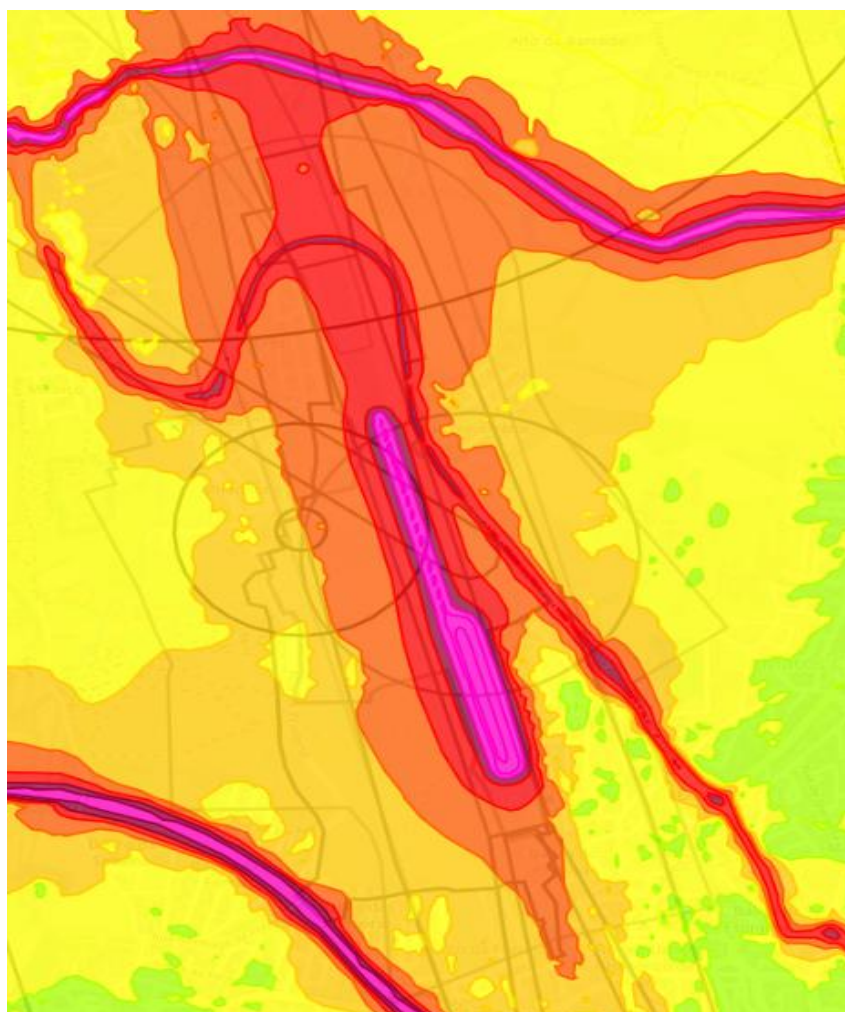


Figura 6 - Mapa de Ruído em período diurno
Fonte: (GeoCascais,2025)

A circulação aérea associada ao AMC ocorre numa zona de influência que abrange aproximadamente 3km², caracterizada por uma densidade populacional moderada. Esta área encontra-se exposta a níveis sonoros que superam os limites legais estabelecidos para zonas sensíveis, o que levanta preocupações significativas em termos de impacto

ambiental e saúde pública, Figura 6. Quando analisada sob a perspetiva quantitativa da população afetada, a situação torna-se ainda mais alarmante. A exposição a níveis sonoros elevados impacta cerca de 2.721 pessoas, que vivem ou trabalham dentro dessa área de influência. Este número representa uma fração significativa da comunidade local, que pode sofrer as consequências negativas da poluição sonora (CMC/DMEI, 2013).

2.5.3 OCUPAÇÃO DOS SOLOS

A presença de um aeroporto numa área com solos de elevado potencial agrícola suscita preocupações sobre a gestão sustentável dos recursos naturais e o equilíbrio entre as necessidades de infraestruturas de transporte e a preservação de terrenos férteis. Além disso, a ocupação aeroportuária impacta os recursos hídricos locais, incluindo a potencial contaminação de águas subterrâneas e superficiais, alterações nos padrões de drenagem e impermeabilização de áreas extensas, Figura 7. De momento *“o caudal de dimensionamento associado ao período de retorno de 100 anos e às características do escoamento para uma secção de 3,80m de largura e uma altura de 1,80m (Troço 1), podemos considerar que a solução de cobertura do canal no Troço 2 compreendido entre o final do troço já regularizado e o limite do aeroporto será possível através de uma secção idêntica, suficiente para conter o escoamento do caudal de dimensionamento no seu interior.”*, *“A estrutura encontra-se em bom estado, aparentando boas condições de conservação e manutenção.”* (Agostinho et al., 2021).

“Os solos com limitações a nível de excesso de água, bons para a agricultura, são raros e os que existem encontram-se em Tires, localizados dentro do Aeródromo Municipal de Cascais.” (CMC/DPE/DORT, 2014).



Figura 7 - Recursos Hídricos (Ribeira das Marianas)
Fonte: (GeoCascais,2025)

3 DESENVOLVIMENTO DO TEMA

3.1 DINÂMICAS DE DECISÃO

A situação do AMC apresenta-se como um dilema complexo, envolvendo múltiplas partes interessadas e considerações. Efetivamente, qualquer decisão não pode ser tomada de ânimo leve, dada a sua natureza multifacetada e as suas implicações a longo prazo. Por um lado, a necessidade de expansão do aeroporto é impulsionada por objetivos de desenvolvimento económico e regional. A ampliação das infraestruturas aeroportuárias poderia potencialmente atrair mais investimento e estimular o crescimento económico na região, num contexto de competitividade global e de conectividade (CMC/DPE, 2008).

Por outro lado, os constrangimentos associados à expansão do aeroporto são significativos e multidimensionais. A população residente nas áreas adjacentes enfrenta potenciais incómodos e inconvenientes substanciais, que podem afetar negativamente a sua qualidade de vida (International Civil Aviation Organization, 2008). Adicionalmente, o AMC encontra-se localizado numa zona urbana consolidada. Esta realidade geográfica impõe limitações físicas à expansão e amplifica os potenciais impactos negativos sobre o tecido urbano existente. Qualquer alteração, seja em termos de aumento de operações ou de expansão territorial, tem o potencial para perturbar significativamente o equilíbrio ambiental e urbano da área.

3.2 FATORES IMPULSIONADORES

O Município de Cascais reconhece que a zona envolvente ao AMC é caracterizada por uma dispersão urbanística resultante de construção desordenada e desprovida de planeamento adequado, incluindo algumas edificações de carácter ilegal. Face a esta realidade, o PUACE propõe-se a implementar medidas que visam acautelar a dispersão urbanística, limitando a construção na envolvente próxima e evitando a aprovação de projetos com volumetria que possa comprometer futuras intervenções na infraestrutura aeronáutica (CMC/DPE/DORT, 2019). O plano tem como aspiração permitir que o aeroporto venha a operar numa classe superior à existente, para que se torna imperativo garantir um conjunto de requisitos específicos a serem acautelados no

âmbito do plano de urbanização. Os objetivos primordiais do PUACE incluem: a promoção sustentada da expansão do aeroporto, visando torná-lo uma referência a nível nacional; o fomento de uma ocupação urbana programada e sustentável; a identificação de áreas nas proximidades do aeroporto que necessitam de regeneração, recuperação ou reconversão; o redimensionamento do conjunto de equipamentos de apoio ao aeroporto; e, a garantia de acessibilidades adequadas. Para isso o plano identifica alguns projetos com incidência na área de intervenção e na respetiva envolvente:

O PUACE considera o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) (Lei n.º 99/2019, de 5 de novembro), como um instrumento de referência para o planeamento e desenvolvimento territorial. Esta abordagem reflete uma consciencialização da importância de alinhar as iniciativas locais com as diretrizes nacionais, visando uma coesão territorial mais abrangente e sustentável. O PUACE, ao ponderar a identificação de projetos com incidência na área envolvente, não se limitando apenas à área imediata do aeroporto, mas considerando também as dinâmicas socioeconómicas e ambientais da região circundante, procuram conciliar as necessidades de infraestruturas estratégicas com a qualidade de vida das populações e a preservação dos valores ambientais e patrimoniais locais.

A Estratégia Cidades Sustentáveis 2020 (ECS2020), estabelecida pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 61/2015, de 11 de agosto (Presidência do Conselho de Ministros, 2015) e contemplada no PUACE, visa responder de forma abrangente às debilidades e necessidades de estruturação urbana do território nacional, promovendo uma abordagem colaborativa entre os diversos agentes territoriais. Esta orientação estratégica, confere uma trajetória de médio e longo prazo para o desenvolvimento territorial integrado, abarcando de forma holística as dimensões económica, social, ambiental, cultural e de governança. A incorporação desta estratégia no PUACE demonstra uma consciencialização da importância de alinhar os planos de urbanização locais com as diretrizes nacionais, visando uma maior coerência e eficácia nas políticas de ordenamento do território e desenvolvimento urbano sustentável em Portugal.

O Programa Nacional de Investimentos 2030 (PNI2030), apresenta-se como um instrumento de planeamento estratégico que pretende fazer face aos desafios da

próxima década em Portugal. Este programa assume particular relevância na área dos transportes e mobilidade, visando a expansão da capacidade e o aumento da eficiência da rede aeroportuária nacional. No âmbito do subsetor aeroportuário, o PNI2030 foca-se em dois eixos principais: por um lado, a expansão e adequação progressiva da capacidade da rede aeroportuária, alinhando-a com a evolução prevista da procura; por outro, a requalificação e melhoria da eficiência e níveis de serviço das infraestruturas aeroportuárias existentes. Esta abordagem reflete uma estratégia que visa não só aumentar a capacidade de resposta do sistema aeroportuário nacional face ao crescimento esperado do tráfego aéreo, mas também otimizar as infraestruturas já existentes, promovendo uma utilização mais eficiente dos recursos.

A Estratégia 2030 da Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT2030), contemplada no âmbito do PUACE, constitui um instrumento de planeamento estratégico que promove reflexões aprofundadas e a recolha de visões globais, setoriais e específicas às unidades territoriais, envolvendo ativamente especialistas e entidades relevantes. No domínio dos transportes sustentáveis e integrados, a RLVT2030 propõe um projeto ambicioso que visa concretizar um sistema integrado de mobilidade, transportes e logística. Este sistema caracteriza-se por uma elevada conectividade entre o serviço e o utilizador, sendo concebido como um fator determinante para a melhoria da qualidade de vida, segurança, otimização de recursos, descarbonização e aumento da competitividade regional.

Coletivamente, estes instrumentos e estratégias refletem uma tendência para um planeamento territorial mais integrado, sustentável e orientado para o longo prazo em Portugal. Eles demonstram uma crescente consciencialização da interconexão entre desenvolvimento urbano, mobilidade, sustentabilidade ambiental e competitividade económica. A sua consideração no âmbito do PUACE sugere um esforço concertado para alinhar o desenvolvimento local com objetivos estratégicos mais amplos, visando um futuro mais sustentável e coeso para a região e o país (CMC/DPE/DORT, 2019).

3.3 UM FUTURO EM CONSTRUÇÃO

No âmbito do desenvolvimento académico e infraestrutural, encontra-se em fase de negociação um projeto inovador que visa a criação de um aeroporto universitário no

AMC. Esta iniciativa tem como objetivo principal servir a Faculdade de Ciências e Tecnologia, proporcionando um espaço dedicado ao avanço das áreas de engenharia aeronáutica e aeroespacial. O projeto, ainda em fase de planeamento, prevê uma parceria estratégica com uma universidade europeia, potenciando assim a internacionalização e o intercâmbio, colocando Portugal no panorama da investigação e desenvolvimento aeroespacial a nível europeu (Serafim, 2024).

A proposta de ampliação da pista do aeroporto, de 1.700m para 1.900m, faz parte dos planos de expansão e modernização desta infraestrutura aeroportuária. Este acréscimo de 200m viabilizará a operação de aeronaves de maior porte, pois permitirá a realização de operações sem restrições para aeronaves como o Embraer 195, que, embora já possa operar na pista atual, enfrenta limitações. Adicionalmente, a pista ampliada possibilitará a transferência integral dos voos executivos do AHD, de Lisboa para Cascais, contribuindo para a descentralização do tráfego aéreo na região metropolitana (Vasconcelos & Rattner, 2024).

O projeto de desenvolvimento da Via Circular ao AMC representa uma melhoria infraestrutural na região, visando otimizar a acessibilidade e a distribuição do tráfego rodoviário. Esta via, com orientação Norte-Sul, estabelecerá uma ligação crucial entre a A5/IC15, em Caparide, através de um novo nó, e o AMC, contornando o seu limite oriental na zona do Carrascal. Ao atravessar um território menos urbanizado, esta infraestrutura viária não só melhorará as condições de acessibilidade da área, como também contribuirá para a redistribuição dos fluxos rodoviários. A criação do ramal da A5 com ligação ao aeroporto permitirá desenvolver de um novo nó de autoestrada para ligar ao aeroporto e possível criação de um corredor *bus* até à área norte de Lisboa (DMEI, 2013).

3.4 VIABILIDADE

No contexto do AMC, a análise das suas características operacionais e do ambiente em que se insere revela que a localização do aeroporto numa zona com uma malha urbana consolidada restringe a sua capacidade de expansão física. Deste modo, uma das abordagens estratégicas mais relevantes para o aeroporto é a estratégia de foco, que se orienta para nichos específicos como a aviação executiva e as escolas de aviação. Esta

escolha permite ao aeroporto explorar segmentos de mercado com particularidades próprias, aproveitando a sua localização estratégica e a procura por serviços especializados, enquanto se adapta às limitações de espaço e à necessidade de operar dentro de um ambiente urbano consolidado. *“É importante notar que alguns aeroportos podem praticar uma estratégia de foco pura para um determinado nicho de mercado. Estes aeroportos especializam-se em determinados segmentos, tais como a aviação geral (e.g. Cascais Tires Airport in Lisbon, Portugal)”* (Jimenez et al., 2013).

Para o autor, a transferência do tráfego de aviação executiva para o AMC não apenas ameniza a pressão sobre o AHD, mas também possibilita ao AMC consolidar e afirmar a sua posição como um centro especializado, alinhando-se assim, com a estratégia de foco em segmentos que mais o valorizam, Figura 8.

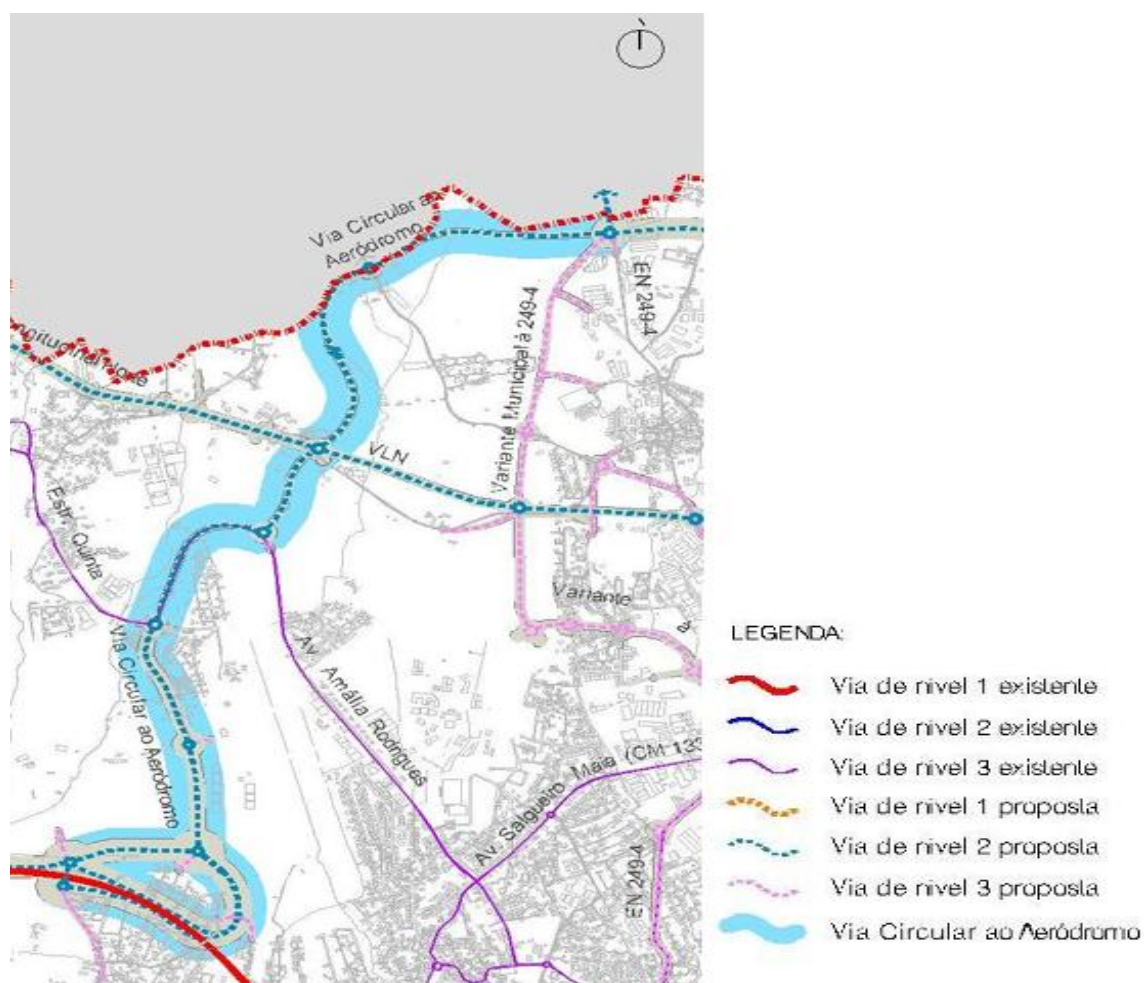


Figura 8 - Via Circular ao AMC
Fonte: (CMC/DMEI, 2013)

3.5 ESTRATÉGIAS NÃO EXPLORADAS

O AMC encontra-se localizado na Área Metropolitana de Lisboa, aproximadamente a 20km do aeroporto de Lisboa a 12km da Base Aérea Militar de Sintra. Como anteriormente exposto, o AHD encontra-se congestionado de tráfego e tomou a estratégia de redirecionar o tráfego executivo para o AMC, tráfego este em que o já em foco principal da sua atividade de mercado (Resolução Do Conselho de Ministros n.º 67/2024, de 27 de Maio). Apesar disto, é importante considerar outras estratégias de mercado como a de custos e de diferenciação.

Para o AMC tornar-se um aeroporto secundário ao de Lisboa e competir com este teria de sofrer profundas alterações à sua estrutura e expandir para além da que já está planeada. A expansão planeada prevê que o aeroporto tenha uma pista de 1.900m o que, para muitas aeronaves tipicamente usadas pelas companhias *low-cost*, não é suficiente (Vasconcelos & Rattner, 2024).

Para adotar uma estratégia de custos, onde tipicamente os aeroportos oferecem taxas aeroportuárias significativamente mais baixas, localizados em regiões mais afastados dos grandes centros urbanos, com uma infraestrutura simplificada de processos rápidos, de forma em que as companhias aéreas que também se regem por uma política de baixos preços possam agilizar e maximizar os tempos de rotação (Jimenez *et al.*, 2013).

Os aeroportos com uma estratégia de diferenciação procuram oferecer experiências únicas que não oferecidas pelos outros aeroportos da concorrência. Destacam-se os grandes aeroportos internacionais como é o caso do AHD, pelos *lounges* exclusivos e lojas *gourmet* (Jimenez *et al.*, 2013).

Apesar de não adotar diretamente uma estratégia de diferenciação, o AMC dentro do seu nicho de mercado da segmentação da aviação executiva, procura destacar-se por oferecer privacidade em relação a passageiros que o procuram.

Estes tipos de passageiros estão dispostos a compensar financeiramente pela descrição e tratamento exclusivos como, por exemplo, o transporte VIP. O aeroporto consegue assim, criar uma política de valor acrescentado, não necessitando de investir em produtos e serviços que o passageiro normal, à procura de uma experiência *premium* usaria (Ferreira, 2017).

3.6 ANÁLISE MACRO AMBIENTAL DE AEROPORTOS: CONTEXTO E COMPLEXIDADE

A importância da análise macro ambiental para um aeroporto é fundamental para a sua gestão estratégica e operacional a longo prazo. Esta abordagem analítica abrangente permite aos gestores aeroportuários e decisores políticos compreender e navegar o complexo ecossistema em que os aeroportos operam, considerando uma vasta gama de fatores externos que influenciam o seu desempenho e sustentabilidade (Chaouk *et al.*, 2020).

Primeiramente, segundo o autor, a análise macro ambiental possibilita a antecipação de tensões entre o crescimento operacional e a sustentabilidade ambiental. Num contexto global onde as preocupações climáticas são cada vez mais prementes, os aeroportos enfrentam o desafio de equilibrar a expansão das suas operações com a necessidade de reduzir o seu impacto ecológico. Esta análise permite identificar potenciais conflitos futuros, como o aumento do tráfego aéreo *versus* as metas de redução de emissões, facilitando o desenvolvimento de estratégias proativas para mitigar estes desafios.

Secundariamente, esta ferramenta é crucial para otimizar a alocação de recursos destinados à mitigação ambiental. Ao compreender as complexidades do ambiente macro, os gestores podem priorizar investimentos em tecnologias e práticas que ofereçam o maior retorno em termos de sustentabilidade.

A análise macro ambiental de infraestruturas aeroportuárias constitui um exercício para equilibrar operações técnicas, exigências socioeconómicas e imperativos ecológicos. Num contexto global onde os conflitos urbanísticos em áreas metropolitanas frequentemente envolvem disputas relacionadas com aeroportos (Graham, 2023), este enquadramento analítico revela-se indispensável para desvendar as múltiplas camadas de influência recíproca entre a infraestrutura, os sistemas naturais e as dinâmicas humanas. Em Portugal, onde o AMC ou o AHD operam em ecossistemas sensíveis, a compreensão holística destas interações torna-se particularmente premente.

Transcende a mera avaliação de emissões ou níveis sonoros, abarcando um espectro alargado de dimensões interligadas. Do ponto de vista político-regulatório, a atividade aeroportuária está sujeita a um mosaico de diretivas internacionais (como o Regulamento UE n.º598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de abril de

2014, sobre gestão de ruído) e nacionais (caso do Decreto-Lei n.º 293/2003 de 19 de novembro, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2002/30/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de Março, relativa ao estabelecimento de regras e procedimentos para a introdução de restrições de operação relacionadas com o ruído nos aeroportos comunitários), frequentemente sobrepostas e por vezes antagónicas. Economicamente, estes *hubs* geram efeitos multiplicadores significativos em termos de emprego e atividade económica regional, mas simultaneamente impõem custos externalizados substanciais, particularmente em termos de saúde pública nas zonas de alta exposição acústica (Wolfe *et al.*, 2014). Isto inclui a avaliação do seu papel como motores de desenvolvimento económico, geradores de emprego e catalisadores de investimento. Simultaneamente, permite uma avaliação mais precisa dos custos externos impostos às comunidades locais, como poluição sonora e atmosférica, possibilitando o desenvolvimento de estratégias de mitigação mais eficazes e equitativas.

No plano sociocomunitário, segundo Nassur *et al.*, (2019) identificaram que umas percentagens significativas dos residentes próximos de aeroportos desenvolvem, perceções negativas quanto à qualidade de vida, particularmente relacionadas com o ruído noturno, contrastando com a dependência económica de muitas famílias locais em relação à atividade aeronáutica. Tecnologicamente, a transição para combustíveis sustentáveis de aviação (SAF) e sistemas de controlo de tráfego aéreo avançados apresentam potencial significativo para reduzir a pegada ecológica, mas exigem investimentos consideráveis (IATA, 2024).

A dimensão ecológica revela ser um paradoxo: enquanto os corredores aéreos frequentemente atravessam áreas protegidas, projetos de compensação ambiental em aeroportos, como a criação de zonas húmidas artificiais, demonstram potencial para mitigar parte das emissões de CO₂ (Pêro de Amigos S.A., 2019). Legalmente, o ordenamento do território em torno destas infraestruturas colide frequentemente com planos municipais, gerando diversos recursos contenciosos administrativos na área do ambiente.

Esta análise não se limita a catalogar impactos, mas desvenda os mecanismos de retroalimentação entre as partes. Num setor que envolve uma multiplicidade, de entes

desde as autoridades reguladoras e companhias aéreas até as comunidades locais, a capacidade de apresentar dados objetivos e análises abrangentes é fundamental para construir consensos e negociar soluções equilibradas. Esta base factual robusta pode ser instrumental na obtenção de apoio para projetos de expansão, na justificação de investimentos em tecnologias verdes ou na negociação de políticas de gestão de ruído com as comunidades circundantes. A gestão aeroportuária contemporânea exige modelos de governança polinucleares, capazes de articular as exigências técnicas da navegação aérea com os direitos fundamentais das comunidades e os limites biofísicos dos ecossistemas (Partidário, 2024).

Além disso, esta análise permite avaliar a importância e centralidade dos aeroportos na rede de transporte global e nacional. Isto é particularmente relevante para classificar os aeroportos quanto à sua criticidade operacional em diferentes cenários, desde situações de normalidade até crises como pandemias ou desastres naturais. Compreender o papel de um aeroporto neste contexto mais amplo pode influenciar decisões sobre investimentos em resiliência e continuidade de negócios. Por fim, num contexto de recursos limitados e crescente escrutínio público sobre gastos em grandes projetos de infraestrutura, a capacidade de justificar investimentos com base numa compreensão holística do ambiente operacional é inestimável. Isto pode incluir decisões sobre expansão de terminais, modernização de sistemas de gestão de tráfego aéreo ou implementação de tecnologias de automação para melhorar a experiência do passageiro (Partidário, 2024).

3.7 ANÁLISE MACRO AMBIENTAL DO AEROPORTO MUNICIPAL DE CASCAIS: DESAFIOS E OPORTUNIDADES PARA UMA GESTÃO SUSTENTÁVEL

Ao examinar os fatores que influenciam o desempenho e a sustentabilidade do aeroporto, pretende-se fornecer uma base sólida para a tomada de decisões estratégicas e o desenvolvimento de políticas que promovam um crescimento responsável e harmonioso (INAC, 2012).

A análise que se segue aborda tópicos, desde a gestão do ruído e emissões até às perceções comunitárias e inovações tecnológicas, oferecendo uma visão integrada dos desafios e oportunidades que o AMC enfrenta. Este enquadramento visa não apenas

identificar os obstáculos atuais, mas também delinear caminhos para um futuro onde o progresso económico e a preservação ambiental coexistam de forma equilibrada e sustentável.

Equilíbrio entre Crescimento Operacional e Sustentabilidade Ambiental: Considerando as crescentes preocupações globais com as alterações climáticas, o AMC enfrenta o desafio de harmonizar a expansão das suas operações com a imperativa redução do seu impacto ambiental. Esta análise visa identificar potenciais conflitos futuros e desenvolver estratégias proativas para mitigar os desafios (ANA, 2024).

Alocação Estratégica de Recursos para Mitigação Ambiental: A compreensão das complexidades do ambiente macro permite aos gestores aeroportuários priorizar investimentos em tecnologias e práticas que ofereçam o maior retorno em termos de sustentabilidade. Esta alocação estratégica de recursos é necessária para otimizar o impacto ambiental do aeroporto.

Articulação de Operações Técnicas, Exigências Socioeconómicas e Imperativos Ecológicos: A análise macro ambiental visa equilibrar as operações técnicas do aeroporto com as necessidades socioeconómicas da região e os imperativos ecológicos. Num contexto onde conflitos urbanísticos envolvendo aeroportos são frequentes, esta abordagem revela-se indispensável para desvendar as múltiplas camadas de influência recíproca entre a infraestrutura, os sistemas naturais e as dinâmicas humanas (ANA, 2024).

Enquadramento Político-Regulatório: A atividade aeroportuária está sujeita a um conjunto complexo de diretivas internacionais (como o Regulamento UE n.º 598/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho de 16 de abril de 2014 sobre gestão de ruído) e nacionais (como o Decreto-Lei n.º 293/2003 de 19 de novembro). É crucial compreender e gerir este enquadramento para garantir a conformidade e minimizar os riscos legais.

Avaliação do Impacto Socioeconómico: O AMC gera efeitos multiplicadores significativos em termos de emprego e atividade económica regional. No entanto, também impõe custos externalizados, como poluição sonora e atmosférica, que afetam a saúde pública nas zonas de alta exposição acústica (Nassur *et al.*, 2019).

Gestão das Percepções Comunitárias: Uma percentagem significativa dos residentes próximos de aeroportos pode desenvolver percepções negativas quanto à qualidade de vida, particularmente relacionadas com o ruído noturno (Nassur *et al.*, 2019).

Adoção de Tecnologias Sustentáveis: A transição para combustíveis sustentáveis de aviação (SAF) e sistemas de controlo de tráfego aéreo avançados apresenta um potencial significativo para reduzir a pegada ecológica do aeroporto. No entanto, esta transição exige investimentos consideráveis e uma estratégia bem definida.

Considerações Ecológicas e Compensação Ambiental: É importante considerar se os corredores aéreos do AMC atravessam áreas protegidas e implementar projetos de compensação ambiental, para mitigar as emissões de CO₂ e outros impactos ambientais (Faber & Raphaël, 2023).

Conformidade com o Ordenamento do Território: O desenvolvimento do AMC pode colidir com planos municipais de ordenamento do território, gerando recursos contenciosos administrativos na área do ambiente. É importante garantir a conformidade com as leis e regulamentos de ordenamento do território (CMC/DPE, 2008).

Comunicação e Diálogo com as Partes Interessadas: A apresentação de dados objetivos e análises abrangentes é fundamental para construir consensos e negociar soluções equilibradas com as comunidades locais e outras partes interessadas. Esta comunicação transparente e eficaz é essencial para a gestão sustentável do aeroporto (Cascais Dinâmica, 2024).

Resiliência e Continuidade de Negócios: Compreender o papel do AMC na rede de transporte global e nacional pode influenciar decisões sobre investimentos em resiliência e continuidade de negócios, especialmente em cenários de crise (CMC/DPE/DORT, 2014).

Justificação de Investimentos: A capacidade de justificar investimentos com base numa compreensão holística do ambiente operacional é crucial, especialmente num contexto de recursos limitados e crescente escrutínio público sobre gastos em grandes projetos de infraestrutura (CMC/DPE/DORT, 2014).

A análise macro ambiental, como demonstrado, é mais do que um mero exercício de avaliação de impactos para o AMC ou qualquer outra infraestrutura aeroportuária. Ela constitui um pilar na gestão estratégica, operacional e, crucialmente, sustentável a longo prazo. Ao considerar o intrincado ecossistema no qual os aeroportos operam, esta abordagem analítica possibilita uma compreensão profunda e abrangente dos fatores externos que moldam o seu desempenho e a sua capacidade de prosperar num mundo em constante mudança.

A capacidade de equilibrar as operações técnicas com as exigências socioeconómicas e os imperativos ecológicos é central para esta análise. Permite antecipar e mitigar potenciais tensões entre o crescimento aeroportuário e a sustentabilidade ambiental, otimizar a alocação de recursos escassos para tecnologias e práticas que maximizem o retorno em termos de sustentabilidade, e promover um desenvolvimento que beneficie tanto a economia como o ambiente (Chaouk *et al.*, 2020).

A análise macro ambiental transcende a avaliação superficial de emissões ou níveis sonoros. Ela abarca um vasto leque de dimensões interligadas, desde o enquadramento político-regulatório e por vezes contraditório, até às dinâmicas sociocomunitárias influenciadas pelas perceções dos residentes locais e pela sua dependência económica da atividade aeroportuária.

Ao integrar a dimensão ecológica, a análise macro ambiental reconhece o paradoxo inerente à localização de aeroportos em áreas sensíveis, mas também destaca o potencial dos projetos de compensação ambiental, para mitigar parte das emissões de CO₂. A conformidade com o ordenamento do território e a resolução de potenciais conflitos com planos municipais (Pêro de Amigos S.A., 2019).

Ao promover uma comunicação transparente e baseada em dados objetivos, capacita os gestores a construir consensos e a negociar soluções equilibradas com as comunidades locais e outras partes interessadas. É com esta base que se justifica o investimento em tecnologias verdes e negociar políticas de gestão de ruído eficazes e equitativas (Chaouk *et al.*, 2020). Mais ainda, reconhece a importância dos aeroportos na rede de transporte global e nacional, influenciando decisões sobre investimentos em resiliência e continuidade de negócios, especialmente em cenários de crise.

Em última instância, a análise macro ambiental é um investimento na sustentabilidade a longo prazo do AMC. Ao capacitar os gestores a tomar decisões informadas, a promover um crescimento responsável e a minimizar os impactos negativos no ambiente e na comunidade, esta abordagem analítica assegura que o aeroporto continue a desempenhar um papel vital na rede de transporte, contribuindo para o desenvolvimento regional de forma equilibrada, equitativa e, acima de tudo, sustentável (Chaouk *et al.*, 2020).

3.8 METODOLOGIA

A metodologia de investigação qualitativa serve como uma ferramenta para compreender os meandros das experiências, comportamentos e interações humanas em seus contextos naturais. É caracterizada pela flexibilidade, profundidade e ênfase na compreensão das experiências humanas em seus contextos sociais. diversos campos de estudo. Na presente tese qualitativa, a seção de metodologia elucida a abordagem, os métodos e as técnicas empregadas para explorar questões de investigação.

3.8.1 QUESTÕES DE INVESTIGAÇÃO

As questões de investigação qualitativa são orientadas para a exploração de fenómenos através de entrevistas aprofundadas, observações e outros métodos de recolha de dados não numéricos. Essas perguntas são abertas e visam descobrir as opiniões, crenças e motivações dos indivíduos.

De acordo com Creswell & Poth, (2018), compreender o objetivo global da investigação é essencial para a elaboração de questões de investigação qualitativa eficazes. Os investigadores devem definir claramente o que pretendem aprender e alcançar através do seu estudo. Devem também, considerar as experiências, atitudes e crenças dos indivíduos entrevistados e adaptar perguntas para capturar as perspetivas do público-alvo aumentando a relevância e a profundidade do estudo.

As questões de investigação qualitativa devem encontrar um equilíbrio entre especificidade e abertura, e serem suficientemente específicos para fornecer respostas significativas, mas suficientemente amplos para permitir a exploração e respostas detalhadas (Willis *et al.*, 2017).

3.8.2 OBJETIVOS DE ESTUDO

A metodologia dos objetivos do estudo procura elaborar o desenho da investigação, orientando a busca sistemática de objetivos e metas específicos dentro de um estudo. Servem de base para os esforços de investigação, fornecendo uma estrutura clara e focada para a investigação (Bryman & Bell, 2015).

A articulação dos objetivos que sejam realistas, alcançáveis e alinhados com os objetivos globais do estudo, de forma a garantir um guião claro para as atividades e resultados da investigação. Os objetivos do estudo devem estar estreitamente alinhados com as questões, hipóteses ou objetivos da investigação, refletindo o propósito e o escopo mais amplos do estudo (Saunders *et al.*, 2018). Ao estabelecer uma ligação clara entre objetivos e questões de investigação, os investigadores garantem coerência e consistência no processo de investigação, facilitando uma investigação sistemática e focada no tema de investigação.

A avaliação contínua e o refinamento dos objetivos do estudo são essenciais para garantir a relevância, validade e integridade da investigação (Flick, 2018). A revisão periódica dos objetivos, avaliar o progresso no sentido da sua realização e ajustar conforme necessário, é imperativo para que se alinhem com conhecimentos, desafios ou oportunidades emergentes encontradas durante o processo de investigação.

3.8.3 INVESTIGAÇÃO QUALITATIVA

A escolha da abordagem e do desenho na metodologia de investigação qualitativa depende da natureza das questões de investigação, da profundidade de compreensão desejada e dos fatores contextuais que moldam o estudo (Creswell & Poth, 2018).

As abordagens comuns incluem fenomenologia, teoria fundamentada, etnografia, investigação narrativa e estudo de caso, cada uma oferecendo perspectivas e metodologias únicas para explorar experiências e fenómenos humanos.

3.8.4 PARTICIPANTES

O recrutamento de participantes para entrevistas semiestruturadas envolve uma amostragem intencional, em que os participantes são selecionados com base na sua relevância para o tópico de investigação e na sua capacidade de fornecer informações

ricas e detalhadas. Os critérios de amostragem podem incluir características como *expertise*, experiência ou diversidade de perspetivas, garantindo uma amostra variada e representativa que capte a complexidade do fenómeno sob investigação.

No âmbito do presente estudo, pretendeu-se realizar entrevistas a seis potenciais participantes, previamente identificados pela sua relevância e conhecimento sobre a temática em análise. Para tal, foram efetuados contactos com estes seis possíveis entrevistados, tendo-se verificado que apenas quatros manifestaram interesse em colaborar. Contudo, importa referir que, durante a fase de agendamento, um dos entrevistados deixou de responder às tentativas de contacto, inviabilizando a sua participação efetiva no estudo. Assim, a análise apresentada baseia-se nas três entrevistas efetivamente realizadas, cujos contributos permitiram identificar e categorizar os principais temas representados no gráfico de sectores. O processo de agendamento foi efetuado através de correspondência eletrónica, tendo as entrevistas sido subsequentemente realizadas em contexto presencial.

Apesar de não ter sido possível concretizar entrevistas a três dos potenciais participantes inicialmente identificados, considera-se que tal circunstância não comprometeu a robustez da investigação nem originou lacunas significativas na análise desenvolvida. Com efeito, a ausência destas entrevistas foi devidamente colmatada através do recurso a fontes secundárias, nomeadamente a informação recolhida previamente durante a revisão da literatura e a análise de documentação relevante.

A título de exemplo, a opinião da população sobre a temática em estudo póde ser aferida através da consulta das atas das sessões de esclarecimento promovidas no âmbito do projeto, as quais se revelaram particularmente elucidativas quanto às perceções, dúvidas e expectativas manifestadas pelos cidadãos. Paralelamente, o papel desempenhado pela Cascais Dinâmica no contexto do AMC foi detalhadamente analisado com base nos diversos relatórios institucionais disponíveis para consulta pública, os quais forneceram dados concretos e atualizados sobre as iniciativas, resultados e impacto da atuação desta entidade.

Deste modo, a triangulação metodológica adotada (combinando entrevistas semiestruturadas, análise documental e revisão da literatura) permitiu assegurar uma compreensão abrangente e fundamentada do objeto de estudo, mitigando eventuais

limitações decorrentes da não participação de todos os entrevistados inicialmente previstos.

No decurso do contacto inicial, procedeu-se à apresentação detalhada da temática em estudo, bem como à elucidação dos objetivos gerais da investigação em curso. É de salientar que se assegurou, de forma inequívoca, o anonimato dos participantes, tendo sido enfatizado que a finalidade das entrevistas se circunscreve exclusivamente ao âmbito académico.

A metodologia adotada visa garantir a integridade do processo investigativo, salvaguardando simultaneamente os interesses dos entrevistados e a validade científica do estudo em questão.

3.8.5 MÉTODOS DE RECOLHA DE DADOS

Na investigação qualitativa, as entrevistas semiestruturadas destacam-se como uma técnica versátil e amplamente utilizada que permite aos investigadores explorar em profundidade as questões de investigação, mantendo a flexibilidade e a capacidade de resposta às narrativas dos participantes.

Estas técnicas podem incluir escuta ativa, sondagem, paráfrase e reflexão, o que ajuda a extrair narrativas ricas e a aprofundar a compreensão das experiências dos participantes (Seidman, 2013). Sinais não-verbais e linguagem corporal são usados para estabelecer relacionamento e criar um ambiente de apoio propício ao compartilhamento.

3.8.6 A TÉCNICA: ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

Foi desenvolvido um guia de entrevista semiestruturado composto por perguntas e estímulos amplos e abertos, que servem como ponto de partida para a conversa, enquanto permitem a exploração de diversas perspetivas e experiências.

As entrevistas semiestruturadas estão enraizadas na tradição da investigação qualitativa, enfatizando o questionamento aberto e as narrativas lideradas pelos participantes (Rubin & Rubin, 2012). Ao contrário das entrevistas estruturadas, que seguem um conjunto predeterminado de perguntas, as entrevistas semiestruturadas

oferecem uma estrutura flexível que permite sondar, esclarecer e explorar temas e tópicos emergentes.

3.8.7 INSTRUMENTO: GUIÃO DE ENTREVISTA

A elaboração do guião de entrevista envolve um processo sistemático de formulação de perguntas e sugestões que se alinham com os objetivos da investigação e facilitam um diálogo significativo com os participantes (Rubin & Rubin, 2012).

Clareza e coerência são qualidades essenciais de um guião de entrevista eficaz, garantindo que as perguntas sejam compreendidas pelos participantes e facilitem uma conversa significativa. Considerou-se uma linguagem clara e concisa para evitar jargões ou termos técnicos, sequenciando as perguntas de forma lógica para manter a coerência e o fluxo ao longo da entrevista.

Embora o guião da entrevista forneça uma forma estruturada para a entrevista, os investigadores também devem permanecer flexíveis e recetivos às respostas dos participantes (Patton, 2015).

3.8.8 SÍNTESE DO GUIÃO

Foi elaborado um guião de perguntas dividido em 3 blocos temáticos, com o objetivo de explorar os diversos aspetos relacionados com o AMC cais e o seu impacto na região.

Os blocos abordam:

- (A) Governação e estratégia de desenvolvimento;
- (B) Impactos socioambientais;
- (C) Perspetivas futuras e desafios estratégicos.

Cada bloco contém perguntas específicas desenhadas para obter informações detalhadas sobre temas como gestão aeroportuária, desenvolvimento económico, Tabela 2; integração comunitária, Tabela 3; sustentabilidade e inovação, Tabela 4. Este guião visa proporcionar uma compreensão abrangente da situação atual e das perspetivas futuras do AMC.

Tabela 2 - Bloco A: Governança e estratégias de desenvolvimento**Fonte: Elaboração própria**

Bloco A – Governança e estratégia de desenvolvimento	
Questões	Objetivos
Pode descrever-me, em detalhe, quais são as principais responsabilidades e funções da Cascais Dinâmica na gestão diária e no planeamento estratégico do AMC, e como estas se alinham com os objetivos de desenvolvimento económico e social do concelho?	Identificar o papel da Cascais Dinâmica na gestão do aeroporto. Sub-objetivos: 1. As responsabilidades específicas da Cascais Dinâmica; 2. O envolvimento na gestão operacional do aeroporto; 3. O papel na definição da estratégia de longo prazo; 4. A relação entre a gestão do aeroporto e os objetivos mais amplos do município; 5. Os desafios enfrentados na gestão de uma infraestrutura tão importante.
Considerando a aposta do AMC na aviação executiva e nas escolas de aviação, pode explicar-me quais são os principais motivos por trás desta estratégia de especialização, e como é que esta abordagem se alinha com as limitações físicas do aeroporto e as tendências do mercado aeronáutico global?	Estratégia de foco na aviação executiva e escolas. Sub-objetivos: 1. As razões específicas para a escolha destes segmentos de mercado; 2. Como esta estratégia se adapta às restrições físicas do aeroporto; 3. A análise das tendências globais na aviação que influenciaram esta decisão; 4. Os benefícios esperados desta especialização para o aeroporto e para a região; 5. Os desafios e oportunidades que esta estratégia apresenta a longo prazo.
Quais são os principais desafios institucionais e económicos que a CD enfrenta na gestão e desenvolvimento do AMC, e como é que estes desafios influenciam as decisões estratégicas e operacionais da empresa, especialmente no contexto das normas de concorrência e transparência financeira?	Desafios institucionais e económicos Sub-objetivos: 1. Os desafios específicos de gerir uma infraestrutura pública com objetivos comerciais; 2. As pressões económicas e financeiras enfrentadas pela empresa; 3. Como as regulamentações e normas de concorrência afetam a operação do aeroporto; 4. Os desafios de equilibrar o interesse público com a necessidade de viabilidade económica; 5. As estratégias adotadas para superar estes desafios institucionais e económicos; 6. A influência destes fatores nas decisões de longo prazo e no planeamento estratégico.

Tabela 3 - Bloco B: Impactos Socioambientais**Fonte: Elaboração própria**

Bloco B – Impactos Socioambientais	
Questões	Objetivos
Como é que o desenvolvimento do AMC tem influenciado as transformações sociais e urbanas da região ao longo das últimas décadas, e quais são as principais mudanças que observa na dinâmica comunitária, na estrutura urbana e	Transformações sociais e urbanas da região. Sub-objetivos: 1. O impacto histórico do aeroporto no desenvolvimento urbano da região; 2. As mudanças demográficas e sociais nas comunidades próximas ao aeroporto; 3. A evolução da relação entre o aeroporto e as áreas

O AEROPORTO COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO
ESTUDO DE CASO DO AEROPORTO MUNICIPAL DE CASCAIS

Bloco B – Impactos Socioambientais	
Questões	Objetivos
no tecido social das áreas circundantes ao aeroporto?	residenciais adjacentes; 4. As transformações no uso do solo e na paisagem urbana; 5. O papel do aeroporto como catalisador de desenvolvimento económico local; 6. Os desafios de integração entre a infraestrutura aeroportuária e o tecido urbano existente; 7. As perspetivas futuras para o desenvolvimento harmonioso da região.
Poderia explicar-me em detalhe os principais objetivos e características do PUACE, e como este plano pretende equilibrar a expansão do aeroporto com as necessidades da comunidade local e o desenvolvimento sustentável da região?	PUACE Sub-objetivos: 1. Os objetivos específicos do PUACE; 2. As principais intervenções urbanísticas previstas no plano; 3. Como o plano aborda a integração do aeroporto com o tecido urbano existente; 4. As medidas propostas para mitigar potenciais impactos negativos da expansão aeroportuária; 5. As estratégias para promover o desenvolvimento económico local através do aeroporto; 6. Como o plano considera as preocupações e necessidades das comunidades vizinhas; 7. As perspetivas de sustentabilidade ambiental incorporadas no plano; 8. Os desafios antecipados na implementação do PUACE e como se pretende superá-los.
Como têm sido geridas as tensões entre o desenvolvimento do AMC e as preocupações das comunidades locais, especialmente considerando a história de expropriações passadas e os receios atuais sobre qualidade de vida? Que medidas concretas têm sido implementadas para melhorar o diálogo e a confiança com os residentes?	Tensões com comunidades locais Sub-objetivos: 1. As principais preocupações e queixas expressas pelas comunidades locais; 2. O impacto das expropriações passadas na relação atual com os residentes; 3. Os mecanismos de comunicação e consulta estabelecidos com a comunidade; 4. As iniciativas específicas para abordar questões como ruído, poluição e segurança; 5. Os desafios enfrentados na conciliação dos interesses do aeroporto com os dos moradores; 6. As estratégias de mitigação de impactos negativos nas áreas residenciais próximas; 7. Os esforços para construir uma relação de confiança e transparência com a comunidade; 8. As lições aprendidas e as mudanças na abordagem ao longo do tempo.
Quais são as principais preocupações ambientais e de qualidade de vida expressas pela população residente nas proximidades do AMC, e que medidas concretas têm sido implementadas ou estão planeadas para mitigar os impactos negativos, especialmente em relação à poluição sonora e atmosférica?	Preocupações da população residente e questões ambientais. Sub-objetivos: 1. As preocupações específicas dos residentes em relação ao ruído das aeronaves; 2. Os impactos da poluição atmosférica na saúde da comunidade local; 3. As medidas técnicas adotadas para reduzir o ruído e as emissões do aeroporto; 4. Os programas de monitorização ambiental em vigor;

Bloco B – Impactos Socioambientais	
Questões	Objetivos
	5. As iniciativas de comunicação e educação junto à comunidade sobre questões ambientais; 6. Os desafios em equilibrar o desenvolvimento económico com a proteção ambiental; 7. As parcerias com entidades ambientais ou de saúde pública; 8. Os planos futuros para melhorar a sustentabilidade ambiental do aeroporto; 9. Como as preocupações dos residentes são incorporadas no planeamento e nas operações do aeroporto.

Tabela 4 - Bloco C: Perspetivas Futuras e Desafios Estratégicos**Fonte: Elaboração própria**

Bloco C - Perspetivas Futuras e Desafios Estratégicos	
Questões	Objetivos
Como é que a gestão do AMC e as autoridades locais estão a trabalhar para alcançar um equilíbrio entre o desenvolvimento económico proporcionado pelo aeroporto e a manutenção ou melhoria da qualidade de vida dos residentes nas áreas circundantes? Pode dar exemplos concretos de iniciativas ou políticas que demonstrem esta abordagem equilibrada?	Equilíbrio entre desenvolvimento económico e qualidade de vida. Sub-objetivos: 1. As estratégias específicas para promover o desenvolvimento económico através do aeroporto; 2. As medidas implementadas para proteger e melhorar a qualidade de vida dos residentes locais; 3. Como os benefícios económicos do aeroporto são distribuídos ou reinvestidos na comunidade; 4. Os desafios enfrentados na conciliação de interesses económicos e sociais; 5. As políticas de responsabilidade social corporativa do aeroporto; 6. Os programas de compensação ou benefícios comunitários, se existentes; 7. O processo de tomada de decisão que considera tanto os aspetos económicos como sociais; 8. As parcerias com entidades locais para promover um desenvolvimento harmonioso; 9. As métricas utilizadas para avaliar o sucesso em alcançar este equilíbrio.
De que forma a gestão do AMC está a inovar nos seus modelos de governança e tomada de decisão? Pode destacar algumas iniciativas ou abordagens inovadoras que estejam a ser implementadas ou consideradas para melhorar a eficiência operacional, a sustentabilidade e o envolvimento da comunidade na gestão aeroportuária?	Potencial de inovação em governança aeroportuária Sub-objetivos: 1. As novas tecnologias ou sistemas de gestão implementados para melhorar a eficiência operacional; 2. As abordagens inovadoras para a participação da comunidade na tomada de decisões; 3. Os modelos de parceria público-privada ou outras estruturas de governança inovadoras; 4. As iniciativas de sustentabilidade que vão além das práticas convencionais; 5. As estratégias de digitalização e uso de dados para uma gestão mais inteligente; 6. Os programas de inovação aberta ou colaborações com universidades; 7. As práticas de transparência e prestação de contas que ultrapassam os requisitos legais;

Bloco C - Perspetivas Futuras e Desafios Estratégicos	
Questões	Objetivos
	8. Os planos futuros para implementar modelos de governança mais participativos ou ágeis.
Que estratégias e iniciativas concretas estão a ser implementadas pelo AMC para promover uma integração harmoniosa com a comunidade local e garantir a sustentabilidade a longo prazo, tanto em termos ambientais como sociais? Pode dar exemplos específicos de projetos ou programas que demonstrem este compromisso?	Integração comunitária e sustentabilidade. Sub-objetivos: 1. Os programas de envolvimento comunitário em vigor; 2. As iniciativas de sustentabilidade ambiental implementadas no aeroporto; 3. Os projetos de responsabilidade social corporativa direcionados à comunidade local; 4. As medidas para minimizar o impacto ambiental das operações aeroportuárias; 5. As estratégias de comunicação e transparência com os residentes locais; 6. Os esforços para criar benefícios económicos diretos para a comunidade; 7. As parcerias com organizações locais para projetos de sustentabilidade; 8. As iniciativas educacionais ou de formação profissional para residentes locais; 9. Os planos futuros para melhorar a integração e sustentabilidade do aeroporto.
De que forma o AMC está a ser posicionado e desenvolvido como um catalisador para o crescimento económico e o desenvolvimento regional? Pode detalhar as estratégias, parcerias e iniciativas específicas que estão a ser implementadas para maximizar o impacto positivo do aeroporto na economia local e regional?	Projeção do aeroporto como polo de desenvolvimento regional Sub-objetivos: 1. A visão estratégica de longo prazo para o aeroporto como motor de desenvolvimento; 2. As parcerias estabelecidas com empresas locais e regionais; 3. Os esforços para atrair novos investimentos e empresas para a região; 4. O papel do aeroporto na promoção do turismo e do comércio regional; 5. As iniciativas de criação de emprego e desenvolvimento de competências locais; 6. A integração do aeroporto com outros setores económicos da região; 7. Os projetos de infraestrutura complementares que potenciam o impacto do aeroporto; 8. Os indicadores económicos utilizados para medir o impacto do aeroporto na região; 9. Os planos futuros para expandir a influência económica do aeroporto.

3.8.9 PROCEDIMENTOS

De acordo com Braun & Clarke (2013), a gestão dos dados das entrevistas semiestruturadas envolve gravar, transcrever e organizar os dados da entrevista para análise. As transcrições são analisadas por meio de análise temática, um processo de identificação de padrões, temas e significados nos dados. Este processo iterativo

envolve codificação, categorização e interpretação de dados para gerar conhecimentos e identificar temas e padrões abrangentes.

As teses qualitativas empregam uma variedade de técnicas: nas demais se inclui as entrevistas em profundidade; grupos focais; observação participante; análise de documentos; e, métodos visuais.

A análise de dados na investigação qualitativa envolve um processo rigoroso e iterativo de organização, interpretação e compreensão dos dados recolhidos (Charmaz, 2014). As estratégias de análise comuns incluem análise temática, análise narrativa, comparação constante e análise fenomenológica interpretativa, cada uma enfatizando a identificação de padrões, temas e significados nos dados.

A análise dos dados qualitativos foi conduzida com o apoio de um *software* especializado MaxQDA em análise qualitativa, seguindo as etapas recomendadas para este tipo de investigação. Inicialmente, os dados (entrevistas) foram importados para o ambiente do *software*, onde foram devidamente organizados em projetos distintos, de acordo com os objetivos do estudo.

Posteriormente, procedeu-se a uma leitura exaustiva do material recolhido, seguida da atribuição de códigos a segmentos relevantes do texto, com base em categorias previamente definidas ou emergentes dos próprios dados. O sistema de codificação foi estruturado de forma hierárquica, permitindo a criação de códigos principais e subcódigos, o que facilitou a identificação de padrões e temas recorrentes (Freitas *et al.*, 2020).

Durante o processo de análise, foram utilizados recursos de anotação e memorização para registar observações e reflexões pertinentes. A ferramenta de visualização do *software* permitiu uma exploração aprofundada dos dados, possibilitando a elaboração de mapas conceituais, tabelas de frequência de códigos e diagramas ilustrativos das relações entre categorias e subcategorias.

Por fim, os resultados obtidos através da codificação e categorização foram exportados para outros formatos (como Word), de modo a facilitar a apresentação e discussão dos resultados na fase final do trabalho.

4 APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 INTRODUÇÃO

No âmbito da presente investigação, procedeu-se a uma análise de conteúdo meticulosa e abrangente, a qual envolveu a codificação de 111 segmentos textuais. Este processo de codificação, realizado com rigor metodológico, resultou na organização sistemática dos dados em quatro blocos categóricos distintos, tal como demonstra a Figura 9.

A Figura 9 apresenta os setores que resultam da análise qualitativa de três entrevistas realizadas no âmbito do estudo sobre o AMC e o seu impacto na região envolvente. A Figura 9, ilustra a distribuição percentual dos principais temas identificados nas entrevistas, permitindo uma leitura clara das prioridades e preocupações manifestadas pelos entrevistados relativamente à gestão e desenvolvimento da infraestrutura aeroportuária.

Em primeiro lugar, destaca-se que as categorias “Benefícios esperados desta especialização para o aeroporto e para a região” (9,91%), “Os desafios enfrentados na gestão da infraestrutura tão importante” (9,01%), “Visão estratégica de longo prazo para o aeroporto como motor de desenvolvimento” (9,01%) e “As estratégias de digitalização e uso de dados para uma gestão mais inteligente” (9,01%) são as mais representativas. Estas quatro categorias, que ocupam as maiores fatias do gráfico, evidenciam que o foco principal das entrevistas recai sobre os benefícios económicos e sociais, os desafios operacionais, o planeamento estratégico e a inovação tecnológica no contexto aeroportuário.

Seguem-se as categorias “Lições aprendidas e as mudanças na abordagem ao longo dos tempos” (5,41%) e “Análise e tendência global na aviação que influenciam a decisão” (5,41%), que sublinham a importância da aprendizagem organizacional e da adaptação às tendências globais do sector da aviação. Estas áreas demonstram uma preocupação com a evolução e a capacidade de resposta da gestão aeroportuária face a um contexto em constante transformação.

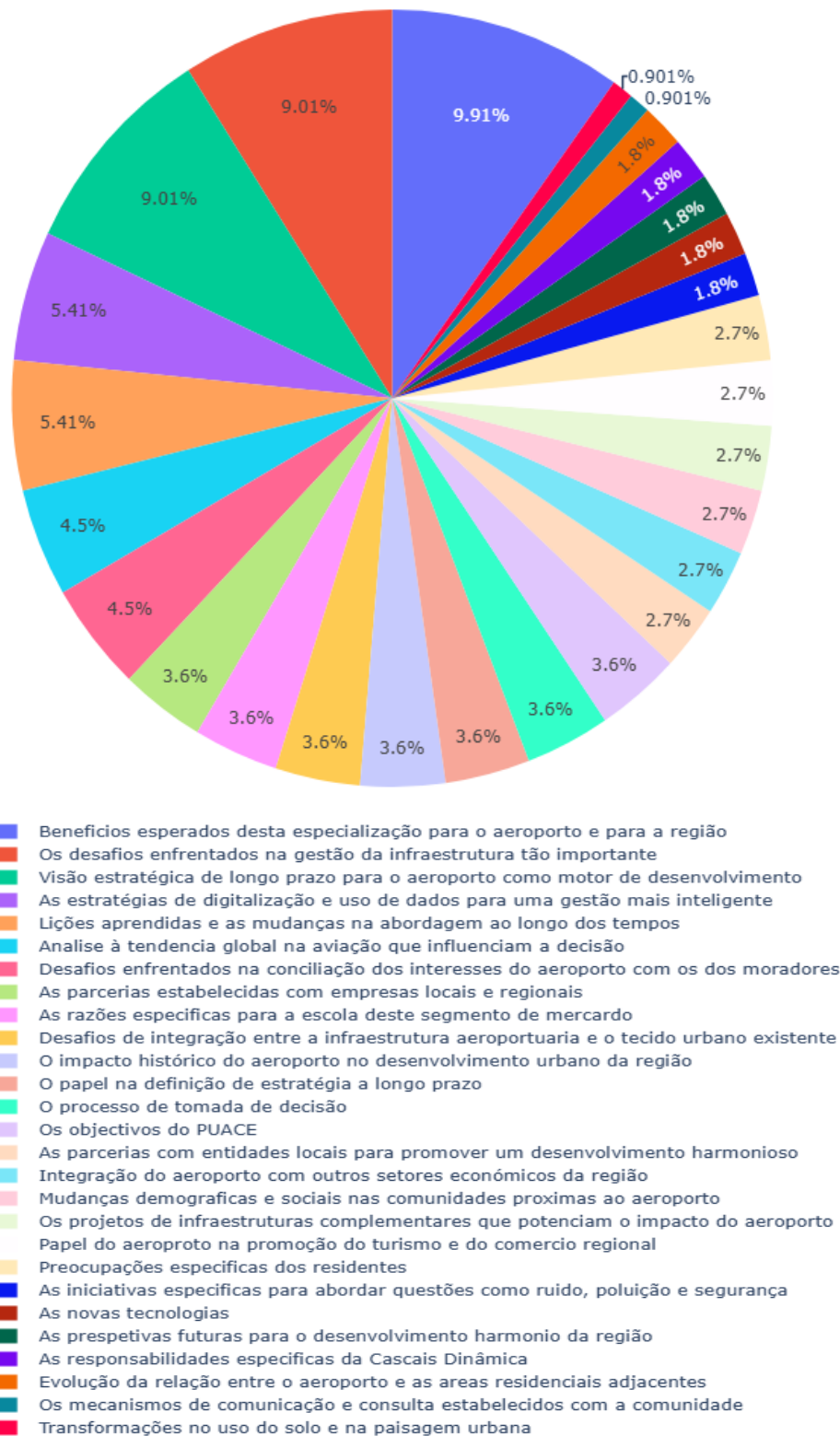


Figura 9- Representação visual da importância dada aos objetivos
Fonte: Elaboração própria

Outras categorias, com percentagens intermédias entre 4,5% e 2,7%, abordam questões como a conciliação de interesses entre o aeroporto e os residentes, o estabelecimento de parcerias locais e regionais, a integração com outros sectores económicos, e o impacto histórico do aeroporto no desenvolvimento urbano. Estas dimensões revelam a necessidade de uma abordagem colaborativa e integrada, bem como a atenção dada às dinâmicas sociais e territoriais.

Seguem-se as categorias “Lições aprendidas e as mudanças na abordagem ao longo dos tempos” (5,41%) e “Análise e tendência global na aviação que influenciam a decisão” (5,41%), que sublinham a importância da aprendizagem organizacional e da adaptação às tendências globais do sector da aviação. Estas áreas demonstram uma preocupação com a evolução e a capacidade de resposta da gestão aeroportuária face a um contexto em constante transformação.

Outras categorias, com percentagens intermédias entre 4,5% e 2,7%, abordam questões como a conciliação de interesses entre o aeroporto e os residentes, o estabelecimento de parcerias locais e regionais, a integração com outros sectores económicos, e o impacto histórico do aeroporto no desenvolvimento urbano. Estas dimensões revelam a necessidade de uma abordagem colaborativa e integrada, bem como a atenção dada às dinâmicas sociais e territoriais.

Por outro lado, as categorias com menor expressão percentual (1,8%) referem-se a temas como as iniciativas específicas para mitigar questões ambientais (ruído, poluição e segurança), a introdução de novas tecnologias, as responsabilidades de entidades específicas, e as transformações no uso do solo e na paisagem urbana. O peso reduzido destas categorias sugere que, embora relevantes, estas questões são menos enfatizadas no discurso analisado, podendo indicar uma menor prioridade ou um menor grau de desenvolvimento destas áreas no momento em análise.

O gráfico evidencia que a análise das entrevistas se concentra sobretudo nos benefícios e desafios estratégicos do aeroporto, na inovação e na visão de longo prazo, sem descurar, contudo, aspetos de integração social, ambiental e tecnológica, ainda que estes últimos surjam com menor destaque. Esta distribuição revela uma abordagem com orientação para o desenvolvimento sustentável e a maximização do impacto positivo do aeroporto na região.

A apresentação dos resultados decorrentes desta análise de conteúdo, acompanhada por uma discussão crítica e reflexiva, na qual se procurará estabelecer pontes entre os achados empíricos e o quadro teórico-conceitual que sustenta a investigação.

4.2 BLOCO A: GOVERNAÇÃO E ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

Neste bloco o objetivo principal é realizar uma análise abrangente do papel da CD na gestão do AMC, bem como examinar a estratégia de foco na aviação executiva e escolas, e os desafios institucionais e económicos enfrentados.

A análise das tendências globais na aviação que influenciaram a decisão estratégica do AMC, baseia-se em diversos fatores socioeconómicos e tendências do setor aeronáutico. Esta estratégia foi desenvolvida considerando os aspetos mais abrangentes.

A localização privilegiada de Cascais, caracterizada por um nível de vida médio-alto e uma significativa presença de executivos, foi identificada como uma oportunidade para captar o tráfego executivo da região da Grande Lisboa [como indicado na E1, entre as linhas 26-28]. Esta decisão estratégica visa aproveitar a procura local por serviços de aviação executiva, posicionando o aeroporto como um *hub* para este segmento de mercado.

Um fator crucial que influenciou a estratégia foi a identificação de uma escassez mundial de profissionais qualificados em várias funções relacionadas com a aviação [como indicado na E3, entre as linhas 40-42]. Estudos realizados por companhias aéreas e fabricantes de aviões estimam que, nos próximos anos, serão necessários 2,5 milhões de profissionais em três áreas principais: pilotos, mecânicos de manutenção e serviços [como indicado na E3, entre as linhas 43-45]. Esta tendência global apresenta uma oportunidade significativa para o desenvolvimento de programas de formação e escolas de aviação no aeroporto.

A estratégia também considera oportunidades de negócio adicionais, como o estacionamento de aeronaves. Foi identificada uma escassez de espaços de estacionamento para aviões em algumas regiões, nomeadamente no sul de França [como indicado na E3, entre as linhas 105-107]. Esta situação cria uma oportunidade

para o AMC oferecer serviços de estacionamento de longo prazo, diversificando assim as suas fontes de receita.

A decisão estratégica foi ainda influenciada por uma análise aprofundada da cadeia de valor da aviação. Esta análise revelou que as maiores margens de lucro no setor estão associadas à manutenção de aeronaves, seguida pela formação e ensino, e só depois pela venda de bilhetes de avião [como indicado na E3, entre as linhas 108-112]. Esta compreensão da estrutura económica do setor reforçou a decisão de focar na aviação executiva e nas escolas de formação, áreas que oferecem potencial para maiores retornos financeiros.

As razões específicas para a escolha do segmento de mercado focado na aviação executiva e escolas de formação no aeroporto de Cascais são multifacetadas e estrategicamente fundamentadas. Esta decisão baseia-se em diversos fatores que visam maximizar o potencial do aeroporto e responder às necessidades do mercado:

Uma das principais razões para esta escolha estratégica é o investimento em simuladores de voo [como indicado na E3, entre as linhas 48-59]. O aeroporto já possui dois simuladores e está preparado para receber um terceiro, com planos para expandir para onze simuladores no futuro. Esta abordagem posicionará Cascais como um dos maiores polos de simulação de voo na Europa, oferecendo várias vantagens:

- **Custo-eficiência:** Uma hora de voo em simulador custa aproximadamente 500 dólares, em comparação com 5.000 dólares por hora num avião comercial;
- **Disponibilidade:** Os simuladores podem operar 24 horas por dia, 365 dias por ano, maximizando a utilização e o retorno do investimento.

O Concelho de Cascais já possui uma base educacional sólida com escolas que oferecem ensino técnico-profissional em mecânica automóvel e de aviação [como indicado na E3, entre as linhas 61-65]. Esta infraestrutura educacional existente proporciona um "lastro" para o desenvolvimento da componente mecânica da aviação, uma área que atualmente oferece salários significativamente acima da média portuguesa.

Cascais, sendo um concelho turístico, oferece uma oportunidade única para o desenvolvimento de programas de formação em serviços de aviação, particularmente para pessoal de cabine [como indicado na E3, entre as linhas 74-77]. Existe uma

sobreposição significativa entre as competências necessárias para serviços de bordo e aquelas requeridas na indústria hoteleira e de restauração, criando sinergias valiosas.

A escolha da aviação executiva como foco também responde às dificuldades enfrentadas por este segmento no AHD, onde há escassez de *slots* disponíveis [como indicado na E2, entre as linhas 93-97]. Estima-se que 3 a 5% dos *slots* atualmente utilizados para aviação executiva em Lisboa poderiam ser transferidos para a aviação comercial, criando uma oportunidade para Cascais absorver parte desse tráfego executivo.

As responsabilidades específicas da CD em relação ao AMC são:

- Gestão do aeroporto - A CD é atualmente a entidade responsável pela gestão do aeroporto [como indicado na E3, entre as linhas 11-12];
- Exploração do aeroporto - Além da gestão, a Cascais Dinâmica também é encarregue da exploração comercial e operacional da infraestrutura [como indicado na E3, entre as linhas 11-12];
- Gestão operacional - A CD é responsável pela parte operacional do aeroporto, o que inclui a supervisão das atividades diárias e a manutenção das instalações [como indicado na E3, entre as linhas 157-159].
- É importante notar que, embora a CD tenha estas responsabilidades operacionais, a definição da estratégia geral para o aeroporto permanece sob a alçada da CMC [como indicado na E3, entre as linhas 157-159]. Esta divisão de responsabilidades sugere uma estrutura de governança em que a CMC estabelece as diretrizes estratégicas, enquanto a CD implementa essas diretrizes através da gestão diária e operacional do aeroporto.
- No entanto, o texto também indica que tem havido uma "falha grande" na parte operacional e de gestão sob a responsabilidade da CD [como indicado na E3, entre as linhas 157-159]. Esta observação sugere que pode haver desafios ou áreas de melhoria na execução das responsabilidades atribuídas à entidade.

Os benefícios esperados da especialização do AMC em aviação executiva e escolas de formação são significativos, tanto para o aeroporto como para a região. Estes benefícios abrangem várias dimensões:

- Aumento do movimento na zona circundante ao aeroporto, impulsionado pelas escolas de aviação e simuladores [como indicado na E1, entre as linhas 34-36];
- Estímulo à economia local, particularmente no setor da restauração, devido à presença de estudantes, incluindo estrangeiros [como indicado na E1, entre as linhas 36-40];
- Criação de postos de trabalho especializados no setor da aviação [como indicado na E3, entre as linhas 78-84];
- Desenvolvimento de um ecossistema que gera conhecimento e cadeias de valor, tornando o território mais atrativo e competitivo [como indicado na E3, entre as linhas 118-120];
- Atração de investimento para Cascais, facilitada pelo uso da aviação executiva por parte de executivos [como indicado na E3, entre as linhas 101-102];
- Potencial aumento do turismo, especialmente no segmento de luxo [como indicado na E3, entre as linhas 103];
- Oportunidade de exportar serviços de formação, atraindo estudantes internacionais e profissionais que necessitam de atualização de formação [como indicado na E3, entre as linhas 78-84];
- Entrada de divisas através da prestação destes serviços especializados [como indicado na E3, entre as linhas 78-84];
- Aumento da sustentabilidade económica e financeira do aeroporto [como indicado na E3, entre as linhas 98-100];
- Potencial para gerar receitas significativas, possivelmente equivalentes a um orçamento municipal [como indicado na E2, entre as linhas 304-306];
- Desenvolvimento de serviços de estacionamento de aeronaves, aproveitando a capacidade da placa [como indicado na E3, entre as linhas 103-104];

- Alívio da pressão sobre o AHD, beneficiando toda a região de Lisboa [como indicado na E3, entre as linhas 98-100]. Complemento à política de desenvolvimento do ensino técnico-profissional e especializado no concelho [como indicado na E3, entre as linhas 46-48].
- Esta especialização é vista como uma iniciativa que traz valor significativo para a comunidade, justificando o investimento de recursos públicos [como indicado na E2, entre as linhas 276-279]. O conjunto destes benefícios contribui para criar um ecossistema dinâmico e inovador no setor da aviação, potencializando o desenvolvimento económico e social de Cascais e da região circundante.
- O papel da CD e da CMC na definição da estratégia a longo prazo para o AMC está em processo de transformação. Baseando-se nas informações fornecidas, podemos identificar os seguintes pontos-chave:
 - Atualmente, a CD é a gestora e exploradora do aeroporto. No entanto, planeia-se que no futuro ela apenas represente a CMC numa concessão a ser atribuída por concurso público internacional [como indicado na E3, entre as linhas 13-14];
 - Está prevista a realização de um concurso público internacional para atribuir a concessão do aeroporto [como indicado na E3, entre as linhas 13-14]. Esta mudança visa superar o défice de gestão atual [como indicado na E3, entre as linhas 161-162];
 - As entidades que vierem a operar no aeroporto poderão ter de oferecer contrapartidas à CMC [como indicado na E2, entre as linhas 296-297]. Isto sugere uma estratégia para garantir benefícios diretos para o município;
 - Há planos para integrar o aeroporto com uma universidade. Os resultados financeiros do aeroporto, que normalmente iriam para a CMC, serão transferidos para a universidade, visando dar sustentabilidade financeira à formação universitária [como indicado na E3, entre as linhas 85-90];
 - Espera-se que o município beneficie das externalidades positivas geradas por esta nova dinâmica, mesmo que não receba diretamente os resultados

financeiros do aeroporto [como indicado na E3, entre as linhas 85-90].

- Esta estratégia de longo prazo parece visar a otimização da gestão do AMC, a promoção da educação e formação na área da aviação, e a geração de benefícios económicos e sociais para o Município de Cascais, através de uma abordagem integrada que envolve parcerias público-privadas e instituições educacionais.
- Os desafios enfrentados na gestão do AMC são diversos e complexos. Expondo cada um deles:
 - O aeroporto tem crescido em termos de interesse, potencial e investimento. Além disso, enfrenta pressão adicional devido à possível realocação de parte da aviação privada do aeroporto de Lisboa [como indicado na E2, entre as linhas 60-64]. Este crescimento e pressão externa criam desafios de gestão e capacidade;
 - Há uma discrepância entre o PNPOT o plano nacional e os planos municipais (PDM). Muitos municípios ainda operam com PDM desatualizados, o que dificulta o planeamento e desenvolvimento eficaz [como indicado na E2, entre as linhas 164-169]. Esta falta de alinhamento entre diferentes níveis de planeamento cria obstáculos para a gestão e desenvolvimento do aeroporto;
 - Os salários oferecidos pelo setor público são significativamente inferiores aos do setor privado da aviação [como indicado na E2, entre as linhas 272-277] e [como indicado na E3, entre as linhas 25-28]. Isto dificulta a atração e retenção de profissionais qualificados necessários para gerir eficazmente uma infraestrutura aeroportuária [como indicado na E3, entre as linhas 159-161];
 - A gestão municipal reconhece que não possui internamente as competências técnicas necessárias para gerir adequadamente uma infraestrutura aeroportuária [como indicado na E3, entre as linhas 23-25]. Esta falta de expertise especializada é um desafio significativo;
 - As limitações físicas do aeroporto, como restrições de volume, impedem a acomodação de aeronaves maiores [como indicado na E2, entre as linhas 310-313]. Isto limita o potencial de crescimento e diversificação dos serviços do

aeroporto;

- Há um desafio em integrar o aeroporto numa visão estratégica mais ampla para o município [como indicado na E3, entre as linhas 28-31]. Historicamente, o aeroporto não tinha grande relevância estratégica e até gerava prejuízos;
- A atividade aeroportuária em Portugal não é particularmente robusta [como indicado na E3, entre as linhas 112-113], o que pode limitar as oportunidades de crescimento e desenvolvimento;

Existe a necessidade de explicar e comunicar eficazmente o valor que o aeroporto traz e pode trazer para Cascais [como indicado na E2, entre as linhas 280-282], para justificar investimentos e mudanças na gestão. Estes desafios, apontam para a necessidade de uma abordagem mais especializada e profissional na gestão do aeroporto, possivelmente através de uma concessão que possa trazer inteligência, investimento e flexibilidade operacional que a gestão municipal atualmente não possui.

4.3 BLOCO B: IMPACTOS SÓCIO AMBIENTAIS

Este bloco visa analisar de forma abrangente as interações complexas entre o AMC e o seu entorno, focando-se em quatro áreas principais:

- Transformações sociais e urbanas da região - Este tópico examina o papel histórico e atual do aeroporto como agente de mudança na área circundante. Investiga como a presença do aeroporto moldou o desenvolvimento urbano, influenciou as dinâmicas demográficas e sociais, e afetou o uso do solo e a paisagem urbana. Também explora os desafios de integrar uma infraestrutura aeroportuária com o tecido urbano existente e as perspetivas futuras para um desenvolvimento harmonioso;
- PUACE - Esta secção foca-se no plano específico desenvolvido para orientar o desenvolvimento futuro do aeroporto e sua área envolvente. Analisa os objetivos, intervenções propostas, estratégias de integração urbana e medidas de mitigação de impactos negativos. Também examina como o plano aborda o desenvolvimento económico local, as preocupações da comunidade e a sustentabilidade ambiental;

- Tensões com comunidades locais - Este tópico investiga as relações, muitas vezes complexas, entre o aeroporto e as comunidades vizinhas. Explora as preocupações dos residentes, o impacto de decisões passadas (como expropriações), e os esforços atuais para melhorar a comunicação e construir confiança. Também examina as estratégias para mitigar impactos negativos e conciliar os interesses divergentes do aeroporto e dos moradores;
- Preocupações da população residente e questões ambientais - Esta secção aprofunda-se nas preocupações ambientais específicas, como ruído e poluição do ar, e seu impacto na saúde e qualidade de vida dos residentes. Analisa as medidas técnicas e programas implementados para abordar estas questões, bem como as iniciativas de comunicação e educação. Também explora como o aeroporto equilibra o desenvolvimento económico com a proteção ambiental e como incorpora as preocupações dos residentes em seu planeamento e operações.

As iniciativas específicas para abordar questões como ruído, poluição e segurança no contexto do AMC incluem:

- Programa de aquisição de residências - O município está disposto a comprar casas nas áreas mais afetadas pelo ruído do aeroporto [como indicado na E3, entre as linhas 129-131]. Esta iniciativa visa reduzir o número de residentes expostos a níveis elevados de ruído, oferecendo uma solução para aqueles que desejam se mudar;
- Programas municipais de isolamento acústico - Existem programas municipais destinados a reforçar o conforto sonoro das residências próximas ao aeroporto [como indicado na E3, entre as linhas 129-131]. Estas iniciativas focam-se especificamente na melhoria do isolamento acústico de janelas e núcleos das habitações, visando reduzir o impacto do ruído nas áreas residenciais adjacentes;
- Investimento em investigação e desenvolvimento - Há um foco no desenvolvimento científico e na investigação para abordar os principais problemas associados às operações aeroportuárias, com ênfase particular na

questão do ruído [como indicado na E3, entre as linhas 142-144]. Esta abordagem sugere um compromisso de longo prazo com soluções inovadoras e tecnologicamente avançadas para mitigar os impactos negativos do aeroporto. Estas iniciativas demonstram uma abordagem para lidar com os desafios ambientais e de qualidade de vida associados à operação do aeroporto. Combinam medidas imediatas (como a aquisição de residências e melhorias no isolamento acústico) com estratégias de longo prazo (investimento em investigação e desenvolvimento). Esta abordagem visa não apenas mitigar os problemas atuais, mas também desenvolver soluções sustentáveis para o futuro, buscando um equilíbrio entre as operações aeroportuárias e o bem-estar da comunidade local.

As perspetivas futuras para o desenvolvimento harmonioso da região em torno do AMC apontam para uma transformação gradual, com foco em dois aspetos principais:

- O executivo municipal está a fazer esforços para reconverter toda a área do aeroporto [como indicado na E2, entre as linhas 41-46]. Embora não se prevejam grandes mudanças na pista ou nos bairros circundantes, há uma intenção de transformar o aeródromo num aeroporto mais desenvolvido e moderno. Esta evolução visa adaptar a infraestrutura às necessidades futuras, mantendo-se dentro das limitações físicas existentes;
- Prevê-se uma redução progressiva das atividades das escolas de aviação, particularmente na formação de pilotos no ar [como indicado na E3, entre as linhas 150-154]. Esta mudança resultará numa diminuição do número de voos de treino. Embora os aviões executivos possam gerar mais ruído individualmente do que as avionetas de treino, o número total de voos será significativamente menor. Consequentemente, espera-se uma atenuação substancial da poluição sonora na região.

Estas perspetivas pretendem equilibrar a modernização do aeroporto com a melhoria da qualidade de vida dos residentes locais, principalmente através da redução do impacto sonoro. No entanto, o plano parece ser cauteloso, evitando grandes transformações que poderiam perturbar o tecido urbano existente.

Os desafios de integração entre a infraestrutura aeroportuária e o tecido urbano existente em Cascais revelam-se como sendo:

- O aeroporto, na sua forma atual, não está bem integrado com o tecido urbano circundante [como indicado na E1, entre as linhas 34]. Isto sugere uma desconexão entre a infraestrutura aeroportuária e o desenvolvimento urbano da área;
- Existem residências extremamente próximas à pista do aeroporto [como indicado na E2, entre as linhas 37-39], indicando um histórico de planeamento urbano que não considerou adequadamente as zonas de segurança e ruído do aeroporto;
- Atualmente, há restrições no licenciamento de novas construções na área próxima ao aeroporto [como indicado na E2, entre as linhas 37-39]. Isto limita o desenvolvimento urbano futuro, mas também previne o agravamento dos problemas de proximidade;
- Há um debate sobre se a situação atual resulta de falhas no planeamento municipal ou de decisões individuais dos residentes [3421-4064]. Alguns argumentam que as pessoas que escolhem viver perto do aeroporto devem estar cientes das implicações, enquanto outros questionam o papel da CMC no licenciamento de construções nessas áreas;
- O potencial de desenvolvimento das áreas residenciais existentes é considerado limitado [como indicado na E2, entre as linhas 345-351]. Isto deve-se a vários fatores, incluindo a propriedade dos terrenos pela CMC e a dificuldade dos residentes em se organizarem para projetos de desenvolvimento;
- Há uma perspetiva de que o aeroporto deve ser o motor principal do desenvolvimento económico da área [como indicado na E2, entre as linhas 345-351]. Isto pode criar tensões com os interesses dos residentes atuais.
- Estes desafios destacam a complexidade de integrar uma infraestrutura aeroportuária com uma área urbana existente. Estes apontam para a necessidade de um planeamento cuidadoso que equilibre o desenvolvimento económico, a segurança, a qualidade de vida dos residentes e o crescimento sustentável da

região.

- Os desafios enfrentados na conciliação dos interesses do aeroporto destacam a necessidade de estratégias que considerem o histórico da área, abordem as questões de legalidade das propriedades, mitiguem os impactos, e procurem um equilíbrio entre o desenvolvimento económico e o bem-estar da comunidade local. Destacando-se:
- Há uma distinção significativa entre o ruído gerado por aeronaves menores e jatos executivos [como indicado na E1, entre as linhas 44-45]. Esta variação no impacto sonoro cria desafios na gestão das expectativas e na mitigação do ruído para diferentes tipos de operações aeroportuárias;
- A infraestrutura existe desde 1964, precedendo muitas das construções residenciais na área [como indicado na E2, entre as linhas 22-30]. Este facto histórico complica as queixas dos residentes, pois muitos mudaram-se para a área com conhecimento prévio da existência da infraestrutura;
- Houve um período de construção desregulada na área, resultando em edificações ilegais ou parcialmente legalizadas [como indicado na E2, entre as linhas 22-30]. Isto criou uma situação complexa em termos de direitos de propriedade e conformidade com regulamentos de segurança e salubridade;
- A venda de propriedades ilegais ou parcialmente legais na área cria problemas significativos para os novos proprietários, que podem não estar cientes do estatuto legal de suas aquisições [como indicado na E2, entre as linhas 116-123]. Isto gera conflitos e desafios adicionais na gestão da área;
- A conciliação deve levar em conta não apenas os interesses do aeroporto e dos residentes, mas também questões ambientais, económicas e sociais [como indicado na E2, entre as linhas 129-131]. Esta multiplicidade de fatores torna o processo de conciliação mais complexo.

O impacto social das decisões relacionadas ao aeroporto é difícil de quantificar [como indicado na E2, entre as linhas 131-132], o que complica a tomada de decisões e a justificação de políticas.

A evolução da relação entre o aeroporto e as áreas residenciais adjacentes em Cascais tem sido marcada por mudanças significativas e desafios crescentes. Inicialmente, a infraestrutura aeroportuária era utilizada principalmente por pequenas avionetas e escolas de aviação [como indicado na E1, entre as linhas 22-24]. Com o tempo, houve uma transição para aeronaves maiores, incluindo jatos executivos. Esta mudança resultou num aumento significativo do ruído, alterando drasticamente o impacto do aeroporto nas áreas residenciais próximas.

Muitas das áreas residenciais adjacentes ao aeroporto surgiram como bairros AUGI [como indicado na E3, entre as linhas 137-140]. Estes bairros são caracterizados por:

- Propriedade fragmentada - Os residentes frequentemente possuem apenas "avos" (frações) da propriedade;
- Falta de legalização - As propriedades não eram legalizadas, o que diminuía significativamente seu valor;
- Desenvolvimento não planeado - Estas áreas cresceram sem um planeamento urbano adequado, muitas vezes em conflito com as necessidades de segurança e operação do aeroporto.

Com o crescimento do AMC e o aumento do ruído, as tensões entre o aeroporto e os residentes provavelmente intensificaram-se. Os moradores, que inicialmente podem ter visto suas propriedades como uma realização do sonho da casa própria, encontraram-se numa situação complicada, descrita como "quase um pesadelo" [como indicado na E3, entre as linhas 137-140].

A falta de legalização e os problemas associados à proximidade do aeroporto contribuíram para manter o valor das propriedades baixo [como indicado na E3, entre as linhas 137-140]. Isso criou um ciclo negativo, onde os residentes se sentiam presos em propriedades de baixo valor e difíceis de vender.

A situação irregular dos bairros AUGI adicionou uma camada de complexidade à relação entre o aeroporto e as áreas residenciais. Isso dificultou a implementação de medidas de mitigação de ruído ou programas de realocação.

Esta evolução ilustra como o desenvolvimento não planeado e a expansão das atividades aeroportuárias criaram uma situação desafiadora. A relação entre o

aeroporto e as áreas residenciais adjacentes passou de uma coexistência relativamente pacífica com pequenas avionetas para um cenário de conflito potencial, marcado por questões de ruído, desvalorização imobiliária e complexidades legais. Esta situação destaca a necessidade de um planeamento urbano realista e a necessidade de estratégias de longo prazo para gerir a interface entre infraestruturas aeroportuárias e áreas residenciais.

A análise das lições aprendidas e das mudanças na abordagem ao longo do tempo no contexto do desenvolvimento urbano e aeroportuário em Cascais revela uma série de desafios, caracterizados por questões de justiça social, planeamento urbano e governança política.

Um dos principais desafios enfrentados tem sido a gestão equitativa de propriedades legais e ilegais. Este dilema apresenta uma dicotomia significativa:

- Proprietários de habitações ilegais frequentemente adquiriram estas propriedades a preços inferiores aos do mercado legal [como indicado na E2, entre as linhas 94-102];
- Em contrapartida, proprietários que optaram pela legalidade muitas vezes fizeram sacrifícios financeiros significativos para adquirir propriedades conformes [como indicado na E2, entre as linhas 94-102].
- Esta disparidade cria um paradoxo ético na formulação de políticas de legalização. Ademais, o processo de legalização enfrenta obstáculos adicionais:
- Algumas propriedades são intrinsecamente ilegalizáveis devido à sua localização (e.g., proximidade excessiva à pista do aeroporto) [como indicado na E2, entre as linhas 94-102];
- A legalização frequentemente requer o pagamento retroativo de taxas de infraestrutura, o que é recebido com resistência pelos proprietários [como indicado na E2, entre as linhas 107-110].

O planeamento urbano em Portugal, e especificamente em Cascais, tem sido caracterizado por inconsistências e descontinuidades. Há uma perceção generalizada de que o planeamento efetivo é deficiente, apesar da existência de departamentos

dedicados [como indicado na E2, entre as linhas 140-143]. E o planeamento urbano é um processo de longo prazo que frequentemente colide com os ciclos eleitorais mais curtos [como indicado na E2, entre as linhas 144-146].

O ciclo político emerge como um fator significativo que impacta a continuidade e eficácia do planeamento urbano:

- As eleições criam períodos de estagnação no desenvolvimento de projetos, tipicamente seis meses antes e após cada eleição [como indicado na E2, entre as linhas 152-163];
- Os políticos enfrentam um dilema entre a implementação de políticas benéficas a longo prazo e a necessidade de garantir votos para a reeleição [como indicado na E2, entre as linhas 149-150].
- As lições aprendidas ao longo do tempo sugerem que o desenvolvimento urbano e aeroportuário em Cascais tem sido prejudicado: pelas inconsistências no planeamento devido a ciclos políticos curtos; por desafios éticos e práticos na gestão de propriedades legais e ilegais; e, das dificuldades na implementação de políticas de longo prazo num ambiente político volátil.
- As mudanças demográficas e sociais nas comunidades próximas ao AMC são caracterizadas por diversos fatores: Perfil socioeconómico da área; Heterogeneidade do desenvolvimento urbano; Evolução histórica; e Consciencialização e escolha residencial. Nestes incluem:
- Predominância residencial - A zona circundante ao AMC é primariamente caracterizada como uma área habitacional, com uma atividade económica relativamente limitada [como indicado na E1, entre as linhas 48-53];
- Desenvolvimento contínuo - Apesar dos potenciais inconvenientes associados à proximidade do aeroporto, observa-se uma continuidade na construção residencial, incluindo moradias [como indicado na E1, entre as linhas 48-53];
- Bairros ilegais - Existem zonas residenciais que se desenvolveram de forma não regulamentada, comumente referidas como AUGI [como indicado na E2, entre as linhas 10-13] e [como indicado na E2, entre as linhas 102-107];

- Habitações legalizadas - Coexistem com as estruturas ilegais, propriedades devidamente licenciadas e em conformidade com as regulamentações [como indicado na E2, entre as linhas 10-13];
- Situações mistas - Algumas propriedades encontram-se em estados variados de legalidade, com parte da estrutura legalizada e outras partes em situação irregular [como indicado na E2, entre as linhas 10-13];
- Origem temporal - Muitas destas estruturas ilegais remontam a gerações anteriores, tendo sido construídas pelos avós e bisavós dos atuais residentes [como indicado na E2, entre as linhas 102-107];
- Integração na paisagem urbana - Estas áreas, embora tecnicamente ilegais, tornaram-se parte integrante da paisagem urbana local, sendo reconhecidas como elementos estabelecidos da comunidade [como indicado na E2, entre as linhas 102-107];
- Conhecimento prévio - Presume-se que os novos residentes estejam cientes da presença do aeroporto e dos potenciais inconvenientes associados [como indicado na E1, entre as linhas 48-53];
- Decisão consciente - A opção de residir na área, apesar dos possíveis incómodos, sugere uma ponderação entre os benefícios percebidos (possivelmente preços mais acessíveis ou localização estratégica) e os inconvenientes associados à proximidade do aeroporto [como indicado na E1, entre as linhas 48-53].

Esta dinâmica apresenta para os decisores políticos e urbanistas, o dever de equilibrar a necessidade de regularização e desenvolvimento com a preservação do tecido social existente e a mitigação dos impactos do aeroporto na qualidade de vida dos residentes.

Os objetivos do PUACE e as preocupações dos residentes revelam que: Há dúvidas sobre a validade atual dos objetivos originais do PUACE [como indicado na E2, entre as linhas 66-72]. E sugere-se a necessidade de um novo plano que reflita a realidade de 2025, em vez de tentar adaptar objetivos de 2020 [como indicado na E2, entre as linhas 66-72].

Existe uma perceção de que o planeamento efetivo em Portugal é deficiente, apesar da existência de departamentos dedicados [como indicado na E2, entre as linhas 140-144]:

- Mecanismos de Comunicação e Consulta - Sessões públicas - Foram realizadas duas ou três sessões públicas para discutir o plano. Uma sessão em particular foi descrita como "muito dura", com reações intensas da comunidade [como indicado na E2, entre as linhas 82-88].
- Mal-entendidos e apreensão - Houve confusão entre os residentes sobre as implicações do plano, com temores de demolições em larga escala [como indicado na E2, entre as linhas 82-88]. A apreensão da população pode ter contribuído para atrasos no plano [como indicado na E2, entre as linhas 82-88];
- Reação dos proprietários de casas ilegais - Curiosamente, grande parte da revolta veio de pessoas com casas em situação irregular [como indicado na E2, entre as linhas 82-88];
- Preocupações Específicas dos Residentes - Há queixas sobre o ruído e os inconvenientes causados pelo aeroporto [como indicado na E1, entre as linhas 9-15]. Existe um debate sobre a legitimidade dessas queixas, considerando que muitos residentes se mudaram para a área com conhecimento prévio da existência do aeroporto [como indicado na E1, entre as linhas 9-15]. O Simplex (programa de simplificação administrativa) é visto como agravante da situação, permitindo a venda de casas sem licenças de utilização [como indicado na E2, entre as linhas 114-116]. Há preocupações sobre possíveis realojamentos e o impacto emocional nos residentes de longa data [como indicado na E2, entre as linhas 133-138]. Mesmo quando oferecidas melhores condições habitacionais, os residentes expressam relutância em deixar suas casas devido ao apego emocional e histórico [como indicado na E2, entre as linhas 133-138].

4.4 BLOCO C: PERSPETIVAS FUTURAS E DESAFIOS ESTRATÉGICOS

O objetivo principal é transformar o AMC num modelo de desenvolvimento sustentável, equilibrando o crescimento económico com a qualidade de vida da comunidade através de governança inovadora e integração regional. Isto implica promover a

sustentabilidade ambiental e a responsabilidade social, enquanto se posiciona o aeroporto como um catalisador para o desenvolvimento económico da região:

As estratégias de digitalização e uso de dados para uma gestão mais inteligente no contexto do AMC e da região envolvente incluem:

- Digitalização completa de operações - O urbanismo e outros setores municipais foram 100% digitalizados, eliminando o uso de papel [como indicado na E2, entre as linhas 115-119]. Isto melhora a eficiência operacional e contribui para a sustentabilidade ambiental;
- Monitorização em tempo real - Implementação de sistemas que permitem o rastreamento e monitorização em tempo real de diversos serviços municipais, incluindo transportes públicos [como indicado na E2, entre as linhas 224-225];
- Apoio à decisão e governança - Inovações focadas em melhorar o apoio à tomada de decisões e a governança [como indicado na E2, entre as linhas 226-227];
- GeoCascais - Uma ferramenta avançada de informação geográfica com alta densidade de camadas e informações [como indicado na E2, entre as linhas 231-236]. Utilizada tanto por técnicos para apreciação de processos quanto pelo público, promovendo transparência;
- Inteligência Artificial - Aplicação de (IA) para melhorar a eficiência operacional e reduzir a poluição [como indicado na E3, entre as linhas 191-193];
- Infraestrutura tecnológica - Presença de quatro cabos submarinos, atraindo empresas tecnológicas para a região [como indicado na E2, entre as linhas 317-321];

Tecnologias aeronáuticas emergentes - Desenvolvimento de aviões elétricos e novos combustíveis menos poluentes, visando reduzir o ruído e o impacto ambiental [como indicado na E3, entre as linhas 144-148]. Estas estratégias, demonstram um compromisso com a inovação tecnológica, visando melhorar a eficiência operacional, a transparência, a sustentabilidade ambiental e a atratividade da região para empresas de tecnologia. A integração destas tecnologias no ecossistema do aeroporto e da cidade promete uma gestão mais inteligente e sustentável.

As parcerias e integrações do AMC com entidades locais e outros setores económicos da região são fundamentais para promover um desenvolvimento harmonioso. Algumas estratégias e projetos em andamento incluem:

- Parceria com universidades - Colaboração com a *NOVA School of Business and Economics* para criar um polo universitário especializado em engenharia aeronáutica e aeroespacial no aeroporto [como indicado na E3, entre as linhas 34-41]. Transferência de resultados financeiros do aeroporto para a universidade, visando sustentar a formação universitária [como indicado na E3, entre as linhas 85-90];
- Integração com outros setores - O AMC é visto como parte de um conjunto de infraestruturas importantes para o desenvolvimento regional, incluindo marina, autódromo e hipódromo [como indicado na E1, entre as linhas 15-20], com previsão dum impacto positivo na hotelaria local e regional [como indicado na E1, entre as linhas 67-68];
- Parcerias com empresas - Potencial para desenvolver negócios relacionados à aviação, como escolas, manutenção, companhias de viagem e empresas de transporte [como indicado na E2, entre as linhas 127-129]. Possível parceria com a Brisa para melhorias na infraestrutura rodoviária [como indicado na E2, entre as linhas 77-79] e [como indicado na E2, entre as linhas 295-296];
- Projetos de infraestrutura complementar - Planos para desenvolver estacionamento, oficinas e outras instalações de apoio [28473-28766]. Necessidade de melhorias nas conexões rodoviárias previstas no PDM [28473-28766];
- Gestão profissionalizada - Reconhecimento da necessidade de uma administração especializada em aeronáutica [como indicado na E2, entre as linhas 269-271]. Planos para realizar concessões para atrair *expertise* e investimentos [como indicado na E2, entre as linhas 269-271];
- Benefícios para o município - Aumento das receitas municipais através de taxas

aeroportuárias, permitindo investimentos em serviços públicos e redução de impostos locais [como indicado na E2, entre as linhas 287-291];

- Integração regional única - Cascais destaca-se por ter várias infraestruturas importantes (aeroporto, autódromo, marina, hipódromo, centro de congressos) num raio de 5km, próximo a Lisboa [como indicado na E2, entre as linhas 360-363].

Estas parcerias e integrações visam potencializar o impacto económico do aeroporto, promovendo um desenvolvimento regional mais amplo e diversificado [como indicado na E1, entre as linhas 15-20] e [como indicado na E3, entre as linhas 85-90].

A visão estratégica de longo prazo para o AMC como motor de desenvolvimento é multifacetada e em evolução, com vários elementos-chave:

- Alternativa ao AHD - O aeroporto é visto como uma potencial alternativa para aliviar os constrangimentos do AHD [como indicado na E1, entre as linhas 68-71]. Oferece uma opção mais rápida e conveniente para voos domésticos e regionais, especialmente antes da implementação de ligações ferroviárias de alta velocidade [como indicado na E1, entre as linhas 76-84];
- Catalisador de desenvolvimento regional - O AMC é considerado importante para o desenvolvimento da região de Cascais [como indicado na E1, entre as linhas 86-88]. Há uma intenção clara de desenvolver a área circundante ao aeroporto, embora os detalhes específicos ainda não estejam finalizados [como indicado na E2, entre as linhas 354-359];
- Profissionalização e modernização - Existe uma intenção de profissionalizar a gestão do aeroporto [como indicado na E2, entre as linhas 354-359], indicando um foco na melhoria da eficiência operacional e na qualidade dos serviços;
- Adaptação às futuras tendências de mobilidade - Há um reconhecimento de que a mobilidade futura terá uma componente aérea significativa [como indicado na E3, entre as linhas 183-184]. A proximidade do aeroporto a um autódromo é vista como uma vantagem para explorar novas formas de mobilidade urbana [como indicado na E3, entre as linhas 186-190];

- Limitações e oportunidades - Não se prevê um impacto significativo na abertura de *slots* adicionais para aviação comercial em Lisboa [como indicado na E3, entre as linhas 174-175], sugerindo um foco em nichos específicos ou serviços complementares;
- Processo de desenvolvimento da visão - A visão futura está sendo ativamente construída pelo presidente da CMC [como indicado na E2, entre as linhas 252-254] e [como indicado na E2, entre as linhas 256-257], indicando um processo em curso e potencialmente dinâmico.

Esta visão estratégica posiciona o AMC como um ativo crucial para o desenvolvimento regional, focando-se na sua capacidade de complementar infraestruturas existentes, adaptar-se a futuras tendências de mobilidade e catalisar o desenvolvimento económico local.

Desta forma, os três blocos de resultados apresentados, revelam tendências importantes sob a forma estratégia de abordagem do futuro do equipamento. Estes achados sugerem que o AMC, embora limitado por vários fatores continua a ter relevância estratégica para o Concelho. Considerando os objetivos deste estudo, torna-se relevante discutir como os resultados alinham-se com as evidências.

Em primeiro lugar, a decisão estratégica de focar na aviação executiva e em escolas de formação emerge como uma resposta ponderada a diversas tendências globais e oportunidades de mercado. A localização privilegiada do aeroporto, a identificação de uma crescente escassez de profissionais qualificados no setor da aviação e a análise da cadeia de valor, que aponta para maiores margens de lucro na manutenção e formação, sustenta esta opção estratégica.

Adicionalmente, o investimento em simuladores de voo surge como um pilar central desta estratégia, visando posicionar Cascais como um dos maiores polos de simulação na Europa, oferecendo uma alternativa custo-efetiva e de alta disponibilidade para a formação de pilotos e outros profissionais da aviação. Os benefícios esperados desta especialização, abrange desde o aumento da atividade económica e a criação de empregos especializados na região, até ao desenvolvimento de um ecossistema de conhecimento e à atração de investimento e turismo de luxo. A sustentabilidade económica e financeira do aeroporto também deverá ser reforçada, aliviando a pressão

sobre o AHD e complementando as políticas de desenvolvimento do ensino técnico-profissional no concelho.

Contudo, a gestão do AMC enfrenta desafios significativos, incluindo o rápido crescimento e a pressão externa, a falta de alinhamento entre os planos nacionais e municipais, os constrangimentos salariais no setor público, a ausência de competências técnicas internas e as limitações físicas do aeroporto. Estes desafios exigem uma abordagem mais especializada e profissional na gestão do aeroporto, possivelmente através de uma concessão que possa trazer inteligência, investimento e flexibilidade operacional.

Neste contexto, a transformação do papel da CD, de gestora e exploradora do aeroporto para representante da CMC numa futura concessão a ser atribuída por concurso público internacional, reflete a busca por uma otimização da gestão e a promoção da educação e formação na área da aviação, através de parcerias público-privadas e instituições educacionais.

A relação entre o AMC e as comunidades circundantes é caracterizada por tensões históricas, desafios de planeamento urbano e a necessidade de conciliar interesses divergentes. O desenvolvimento urbano desordenado, marcado pela proliferação de construções ilegais ou parcialmente legalizadas, particularmente nos bairros AUGI, exacerbou os problemas de integração entre a infraestrutura aeroportuária e o tecido urbano. A proximidade de residências à pista, a falta de planeamento urbano adequado e a subsequente imposição de restrições à construção evidenciam falhas no planeamento municipal e levantam questões sobre a responsabilidade individual dos residentes.

A evolução das operações aeroportuárias, com a transição de pequenas avionetas para jatos executivos, intensificou o impacto sonoro e as preocupações ambientais, gerou assim tensões entre o AMC e a comunidade local. As iniciativas municipais, como programas de aquisição de residências e isolamento acústico, demonstram um esforço para mitigar os impactos negativos, mas a eficácia destas medidas é constantemente desafiada pela persistência do ruído e pela complexidade das questões de legalização.

O PUACE, concebido para orientar o desenvolvimento futuro do AMC e da sua área envolvente, enfrenta o desafio de se adaptar à realidade de 2025, com dúvidas sobre a validade dos seus objetivos originais. A necessidade de um novo plano que reflita as mudanças demográficas, sociais e económicas da região é evidente.

A análise das lições aprendidas ao longo do tempo revela que o desenvolvimento urbano e aeroportuário em Cascais tem sido prejudicado por inconsistências no planeamento, desafios éticos na gestão de propriedades legais e ilegais, e dificuldades na implementação de políticas de longo prazo devido aos ciclos políticos. A gestão equitativa de propriedades legais e ilegais emerge como um dilema ético central, com proprietários de habitações ilegais a beneficiarem de preços inferiores aos do mercado legal, enquanto proprietários que optaram pela legalidade fizeram sacrifícios financeiros significativos.

As mudanças demográficas e sociais nas comunidades próximas ao AMC, caracterizadas pela predominância residencial, desenvolvimento contínuo, bairros ilegais e habitações legalizadas, exigem uma abordagem de planeamento urbano que equilibre a necessidade de regularização e desenvolvimento com a preservação do tecido social existente e a mitigação dos impactos do AMC na qualidade de vida dos residentes.

O principal objetivo delineado é transformar o AMC num modelo de desenvolvimento sustentável, que equilibre o crescimento económico com a melhoria da qualidade de vida da comunidade local. Para alcançar este objetivo, a governação inovadora e a integração regional resultam, como a promoção da sustentabilidade ambiental e da responsabilidade social. A digitalização das operações e o uso estratégico de dados são pilares fundamentais para uma gestão mais inteligente, tanto no contexto do AMC como na região envolvente. A digitalização completa de setores municipais, a monitorização em tempo real de serviços, o apoio à decisão e governança através de ferramentas como o GeoCascais, e a aplicação de inteligência artificial para melhorar a eficiência operacional e reduzir a poluição, demonstram um forte compromisso com a inovação tecnológica e a sustentabilidade.

As parcerias e integrações do AMC com entidades locais e outros setores económicos da região são essenciais para promover um desenvolvimento harmonioso e diversificado. A colaboração com universidades, como a *NOVA School of Business and*

Economics, para a criação de um polo universitário especializado em engenharia aeronáutica e aeroespacial, e a integração do aeroporto com outras infraestruturas importantes, como a marina, o autódromo e o hipódromo, visam potencializar o impacto económico do aeroporto e promover um desenvolvimento regional mais amplo.

A visão estratégica de longo prazo para o AMC, posicionando-o como uma alternativa ao AHD, um catalisador de desenvolvimento regional, e um espaço de profissionalização e modernização. A adaptação às futuras tendências de mobilidade e o reconhecimento da importância da componente aérea na mobilidade urbana são também elementos-chave desta visão. Apesar das limitações em relação à abertura de *slots* adicionais para aviação comercial em Lisboa, o AMC foca-se em nichos específicos e serviços complementares, com o objetivo de se tornar um ativo para o desenvolvimento regional, complementando as infraestruturas existentes, adaptando-se às futuras tendências de mobilidade e catalisando o desenvolvimento económico local.

A Freguesia de São Domingos de Rana, na qual o AMC se localiza, caracterizada por um dinamismo demográfico e económico, enfrenta um conjunto de necessidades prementes. O envelhecimento populacional, com um aumento projetado de 57% da população idosa até 2030, exige a implementação de políticas e serviços específicos para esta faixa etária. A persistência de vulnerabilidades socioeconómicas, manifestada em elevadas taxas de risco de pobreza entre crianças e jovens (22,5%), idosos (17,3%), famílias monoparentais (35,4%) e desempregados (40,2%), sublinha a urgência de reforçar as redes de apoio social e promover a inclusão. A taxa de privação material de 17,8%, com 6,7% da população em privação severa, evidencia a dificuldade no acesso a bens e serviços essenciais. Adicionalmente, a estrutura de qualificações profissionais, com 42,8% da população ativa detentora de habilitações até ao 3º ciclo do ensino básico, exige investimentos em formação e requalificação para garantir a empregabilidade num mercado de trabalho cada vez mais exigente.

Apesar dos desafios, a transformação do AMC apresenta-se como uma oportunidade para impulsionar o desenvolvimento regional. A decisão estratégica de focar na aviação executiva e em escolas de formação, capitalizando a escassez de profissionais qualificados no setor, visa dinamizar a atividade económica e criar empregos

especializados. O investimento em simuladores de coloca Cascais como um polo de simulação de referência na Europa. A digitalização das operações e a integração com outras infraestruturas regionais, como a marina, o autódromo e o hipódromo, reforçam o potencial do AMC como catalisador de desenvolvimento económico e social. A aposta na sustentabilidade e na inovação, através da utilização estratégica de dados e da implementação de práticas ambientalmente responsáveis, contribui para a melhoria da qualidade de vida da comunidade local.

A transformação do AMC e o foco na aviação executiva e formação podem catalisar o desenvolvimento de indústrias complementares, como serviços de manutenção aeronáutica, empresas de tecnologia aeroespacial e serviços de apoio ao turismo de negócios, criando um ecossistema sinérgico económico robusto que impulsiona a procura por mão-de-obra qualificada e estimula o crescimento do tecido empresarial local, potenciando assim o desenvolvimento económico sustentável da região.

A relação entre a procura e a oferta no contexto do AMC manifesta-se de forma clara. A crescente procura por profissionais qualificados no setor da aviação encontra resposta na aposta do aeródromo em escolas de formação e na criação de empregos especializados. A necessidade de requalificação profissional da população local pode ser satisfeita através de programas de formação alinhados com as exigências do mercado de trabalho no setor aeronáutico. Paralelamente, a preocupação da comunidade com a qualidade de vida e a mitigação dos impactos do aeroporto encontram eco na aposta em soluções sustentáveis, na digitalização das operações e num planeamento urbano que equilibre o desenvolvimento económico com a preservação do tecido social e ambiental.

Não obstante a complexidade inerente aos desafios e oportunidades que se apresentam no contexto do AMC, e embora não existam opiniões totalmente convergentes sobre a melhor forma de abordar as tensões entre o desenvolvimento aeroportuário, a qualidade de vida da comunidade local e a sustentabilidade ambiental, a análise ora apresentada, baseada nos dados disponíveis, aponta para um futuro promissor se forem adotadas estratégias integradas e inovadoras.

Deste modo, o AMC pode e deve atuar como uma âncora para o desenvolvimento futuro da região, impulsionando a coesão socioeconómica da população e do território. Para

tal, é fundamental potenciar as oportunidades de renovação urbana, promovendo um planeamento integrado que equilibre o crescimento económico com a preservação do tecido social existente e a mitigação dos impactos ambientais.

Ao investir em formação e requalificação profissional, o AMC pode contribuir significativamente para aumentar a empregabilidade da população local e reduzir as vulnerabilidades socioeconómicas. Paralelamente, a digitalização das operações e a aposta em soluções sustentáveis podem melhorar a qualidade de vida da comunidade e fortalecer a reputação do aeródromo como um modelo de desenvolvimento responsável.

A estratégia de focar na aviação executiva e em escolas de formação, aliada à integração do AMC com outras infraestruturas regionais, tem o potencial de induzir um aumento da competitividade da região a nível nacional e internacional. O marketing territorial, tanto a nível interno como externo, é crucial para atrair investimento, talento e turismo de luxo, consolidando o AMC como um ativo estratégico para o desenvolvimento económico e social da região.

Para que o AMC se consolide como uma infraestrutura âncora de atratividade regional, é imperativo que consiga harmonizar os diversos interesses em jogo e implementar uma governação inovadora e colaborativa. Ao adotar esta postura estratégica, o AMC posiciona-se como um polo magnético, atraindo investimentos, talentos e oportunidades que catalisam um desenvolvimento sustentável, beneficiando tanto a economia local quanto a qualidade de vida da comunidade. A transformação do AMC numa verdadeira âncora regional maximiza a sua capacidade de atrair empresas de alto valor acrescentado, tanto no setor aeronáutico quanto nas indústrias complementares, fomentando a criação de um ecossistema de inovação e conhecimento ao atrair instituições de ensino e centros de investigação de ponta. Paralelamente, impulsiona o turismo de negócios e de luxo, capitalizando as sinergias com outras infraestruturas regionais, promovendo, assim, Cascais como um destino de excelência para viver, trabalhar e investir. Ao consolidar este papel de liderança, o AMC não só estimula o progresso e a prosperidade local, como também eleva o perfil de Cascais a nível nacional e internacional, solidificando a sua posição como um *hub* de inovação, sustentabilidade e desenvolvimento económico.

Para que todo o processo seja consequente, o território onde se encontra sediado o AMC deverá ser alvo de um planeamento estratégico territorial, apresentando-se este como imprescindível enquanto método de cogitar e definir o futuro ambicionado e exequível por e para uma entidade, de concertar as decisões e as ações consistentes e prioritárias, que deverão ser tomadas hoje para que essa entidade (território, população, organizações representantes, universidades, agentes económicos...) esteja em melhores condições futuras. Deter uma visão de futuro, com metas desejáveis e possíveis. Deverá possuir como características intrínsecas: assumir-se global e integrado, processual/operacional, sempre prospetivo e participativo, norteado para a procura e flexível, baseando-se na participação e nas oportunidades, em projetos e na contratualização. É um paradigma cultural ao nível do planeamento e gestão dos grandes sistemas e organizações contemporâneas.

Assim, o sistema de planeamento estratégico incorpora a integração (conjunção das vertentes económica, social, cultural, urbanística e ambiental), flexibilidade (adaptabilidade à especificidade das situações e à evolução dos contextos de elaboração e aplicação), seletividade (definição e aplicação de escolhas, seleção, hierarquização e priorização), participação (busca do diálogo, persuasão, concertação e contratualização), prospetiva (análise de prospetivas, tendências, oportunidades e ameaças), e, continuidade (execução participada e flexível, monitorizada e avaliada, possibilitando adaptações necessárias).

Enquanto corolário do emprego do planeamento estratégico, salienta-se o potencial do possível marketing estratégico das cidades, no qual o conceito de atração encontra-se ligado e definido pelos benefícios da localização e pela oferta parcial ou global dessa vantagem face a outros territórios.

A cidade moderna, como espaço de desenvolvimento, de expressão democrática e de coesão social, é o objetivo último do quadro de governança municipal. A relação entre o grau de urbanização e a produtividade, a satisfação das populações e as oportunidades de mobilidade social reforça a importância de um planeamento estratégico equilibrado.

Visamos, pois, para Cascais, um território compacto e criativo, cultural e identitário, mas com uma abrangência intercultural e cosmopolita, suportado por uma metacidade

informacional (universidades, investigação, conhecimento, inovação, talento, singular) e dinâmico, liberto de fenómenos contrários ao objetivo, como seja a gentrificação.

O urbanismo contemporâneo em Cascais deve responder a um novo paradigma: um território sustentável, socialmente justo e em equilíbrio com o passado e o futuro. Isso exige que o urbanismo atue não apenas na organização espacial, na distribuição de usos e funções e na hierarquização dos sistemas urbanos, mas também no funcionamento equilibrado e socialmente sustentável do território.

A qualificação e o aumento da competitividade das cidades e dos territórios metropolitanos dependem, em grande medida, da qualidade urbana como um todo. Nesse sentido, o urbanismo deve ser um instrumento de integração espacial e social, reforçando a coesão e a identidade dos territórios. O planeamento estratégico deve considerar os metabolismos urbanos (consumo energético e de solo), a inclusão social (combate à segregação espacial e garantia do direito à cidade), as externalidades económicas, a criatividade e a inovação, e a cidadania ativa.

Pelo supra exposto, quer do âmbito conceptual e absorção da perceção de conceitos, quer da sumária análise crítica da situação atual do território sócio físico do município, Cascais – território com amplitude muito superior a uma “Cidade Média” portuguesa (conforme PNPOT) e de relevo no domínio da AML – deverá ser alvo de uma ampla reflexão estratégica, planeando um futuro fortemente alicerçado numa visão multifatorial, onde o consenso social deverá suplantar os ensejos individuais e apresentar-se como uma realidade interpretada e um futuro de vontade na significação coletiva dos munícipes e, de modo subjetivo, dotada de sentido para eles, dado formar um mundo coerente na resposta almejada.

Deste modo, a “responsabilidade para com o futuro” comportará a antevisão dos efeitos dos atos presentes no porvir dos tempos, evitando-os; tentar não deixar um ónus para as futuras gerações. É, deste modo, um dever em nome da precaução e responsabilização da ação atual e o exercício da perceção do seu reflexo no futuro.

A nível ambiental, é na esfera da antropocentricidade do ambiente que este, como realidade transversal – ou mesmo universal, segundo alguns – no domínio da sustentabilidade global, se revela de interesse meta-individual, apresentando-se como

um bem público e, assim, dever estar, desde logo, ligado ao direito à informação, ao direito de participação, na senda da contribuição da estrutura de decisão. Desta forma, revestir-se-á de um direito de eco-cidadania.

Ainda se tornará oportuno referir que na confluência das correntes filosóficas do melhor método de perceber e conceber a cidade do presente e do futuro face à dualidade entre os direitos individuais e os coletivos – geradores de múltiplas tensões na definição dos fins e priorização das ações do planeamento estratégico –, zona onde gravitam as visões da «Teoria Urbana Crítica» e dos «Direitos Humanos», as discussões envoltas dos conceitos do «Planeamento Colaborativo» (Habermas, 1985) e da «Cidade Justa» (Nussbaum & Fainstein, 1993), deverão tender àquilo que foi definido como «Justiça Espacial» (Edward Soja), enquanto ato sociopolítico aglutinador das diversas tendências conceptuais da resolução da cidade. (Silva, 2011)

Em síntese, o sucesso do AMC depende da capacidade de equilibrar os interesses divergentes, de adotar uma abordagem de governação inovadora e colaborativa, e de promover um desenvolvimento sustentável que beneficie tanto a economia local como a qualidade de vida da comunidade. Ao fazê-lo, o AMC pode verdadeiramente transformar-se num catalisador de progresso e prosperidade para toda a região de Cascais.

5 CONCLUSÃO

5.1 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A transformação estratégica do Aeroporto Municipal de Cascais (AMC), destaca-o como um vetor fundamental para o desenvolvimento regional sustentável, inovação e coesão socioeconómica. A decisão de apostar na formação e na aviação executiva surge como resposta às tendências globais e à escassez de profissionais qualificados no setor, sendo sustentada pela localização privilegiada do aeroporto e pela análise da cadeia de valor, que evidencia maiores margens de lucro na manutenção e formação. O investimento em simuladores de voo é identificado como o pilar central, com o objetivo de posicionar Cascais como um dos maiores polos de simulação da Europa, promovendo uma oferta formativa custo-efetiva e de elevada disponibilidade. Contudo, esta estratégia comporta riscos associados à dependência de nichos de mercado altamente voláteis e sensíveis a ciclos económicos e a mudanças regulatórias internacionais, o que poderá comprometer a sustentabilidade a longo prazo do projeto caso não haja uma diversificação adequada das atividades e uma monitorização constante das tendências do setor.

Os benefícios esperados desta especialização são múltiplos: incremento da atividade económica, criação de empregos especializados, desenvolvimento de um ecossistema de conhecimento, atração de investimento e turismo de luxo, bem como reforço da sustentabilidade financeira do aeroporto e apoio às políticas de desenvolvimento do ensino técnico-profissional. Contudo, a gestão do AMC enfrenta desafios significativos, nomeadamente o rápido crescimento, falta de alinhamento entre planos nacionais e municipais, constrangimentos salariais no setor público, ausência de competências técnicas internas e limitações físicas do aeroporto. Estes desafios requerem uma abordagem mais profissional e flexível, sugerindo-se a concessão da gestão a entidades externas, promovendo inteligência, investimento e operacionalidade. A proposta de concessão da gestão a entidades externas, embora possa trazer ganhos de eficiência, flexibilidade e investimento, levanta questões quanto à manutenção do interesse público, à transparência dos processos e à salvaguarda dos interesses das comunidades locais. A experiência internacional mostra que a concessão de infraestruturas públicas pode, em certos contextos, gerar conflitos entre objetivos de rentabilidade privada e

necessidades coletivas, pelo que a definição de mecanismos de regulação e monitorização será essencial para garantir o equilíbrio entre eficiência e equidade.

No plano urbano e social, a relação entre o AMC e as comunidades envolventes é marcada por tensões históricas, agravadas pelo desenvolvimento urbano desordenado, proliferação de construções ilegais e proximidade das habitações à pista. Estas dinâmicas revelam falhas no planeamento municipal e levantam questões éticas quanto à equidade na gestão de propriedades legais e ilegais. A evolução das operações aeroportuárias, com o aumento do tráfego de jatos executivos, intensificou o impacto sonoro e ambiental, levando à implementação de medidas mitigadoras, como programas de aquisição de residências e isolamento acústico, cuja eficácia permanece limitada face à complexidade das questões de legalização e persistência do ruído.

Existe a necessidade de um novo plano de urbanização para o AMC, ajustado à atual realidade, que reflita as mudanças demográficas, sociais e económicas, e que promova um equilíbrio entre regularização, desenvolvimento e preservação do tecido social. A visão estratégica propõe transformar o AMC num modelo de desenvolvimento sustentável, integrando inovação tecnológica, digitalização das operações, monitorização em tempo real e uso de inteligência artificial para aumentar a eficiência e reduzir impactos ambientais. A colaboração com universidades e integração com outras infraestruturas regionais, como a marina, o autódromo e o hipódromo, são vistas como essenciais para potenciar o impacto económico e promover um desenvolvimento regional diversificado.

No contexto demográfico e socioeconómico da freguesia de São Domingos de Rana, identificam-se desafios como o envelhecimento populacional, elevadas taxas de risco de pobreza e baixos níveis de qualificação profissional. O AMC é encarado como oportunidade para impulsionar a empregabilidade local, através de programas de formação alinhados com as necessidades do setor aeronáutico, e para dinamizar o tecido empresarial, promovendo a criação de um ecossistema sinérgico com indústrias complementares.

A estratégia delineada enfatiza a importância do planeamento estratégico territorial, integrando vertentes económica, social, cultural, urbanística e ambiental, e privilegiando a participação, flexibilidade, seletividade e prospetiva. O marketing

territorial é apontado como instrumento para atrair investimento, talento e turismo, consolidando o AMC como ativo estratégico para o desenvolvimento regional. Por fim, defende-se que a cidade moderna deve ser compacta, criativa, cultural e cosmopolita, apoiada numa metacidade informacional, capaz de promover coesão social e evitar fenómenos como a gentrificação, tendo o AMC como âncora de inovação, sustentabilidade e prosperidade para Cascais.

5.2 LIMITAÇÕES DO ESTUDO E DIFICULDADES ENCONTRADAS

A não obtenção da entrevista com o responsável pela Cascais Dinâmica representa uma limitação significativa, resultando numa visão operacional incompleta do AMC, prejudicando a compreensão da estratégia de gestão e dos planos futuros, dificultando a contextualização e validação de informações, e deixando por explorar a perspetiva de liderança sobre o papel do aeroporto no desenvolvimento local.

5.3 SUGESTÕES PARA ESTUDOS FUTUROS

Analisar as potenciais sinergias entre o AMC e outros projetos de desenvolvimento regional, como a futura concessão ou a parceria com a universidade.

REFERÊNCIAS

- Almeida, C. R. de, Ferreira, A. M., & Costa, C. (2008). A Importância da operação das companhias aéreas de baixo custo no desenvolvimento de segmentos de mercado turístico. O caso do turismo residencial no Algarve. RPER, 19, 7–21.
<https://doi.org/10.59072/rper.vi19.261>
- ANA. (2024). Relatório de sustentabilidade, 2023.
<https://www.ana.pt/pt/institucional/home>
- Carvalho, C. (2014). *The Estoril-Cascais resorts & sports in 1930s: golf, car races and regattas*. 125–131.
www.esec.pt/stc2014
- Cascais Dinâmica. (2024). Plano de Atividades e Instrumento de Gestão Previsional.
- Caso, E. D. E., Empresas, D. A. S., & Município, D. O. (2012). (in) Cumprimento Legal E Viabilidade Das Empresas Municipais
- Chaouk, M., Pagliari, D. R., & Moxon, R. (2020). *The impact of national macro-environment exogenous variables on airport efficiency. Journal of Air Transport Management*, 82.
<https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.101740>
- CMC. (2011). Câmara Municipal de Cascais plano municipal de redução de ruído.
- CMC. (2014, Outubro 10). 50º Aniversário do Aeródromo de Tires: referência nacional na formação aeronáutica.
<https://www.cascais.pt/noticia/50o-aniversario-do-aerodromo-de-tires-referencia-nacional-na-formacao-aeronautica>
- CMC/DMEI. (2013). Sistema de acessibilidades.
- CMC/DPE. (2008). Plano Pormenor.
- CMC/DPE/DORT. (2014). Relatório dos estudos de caracterização. 621.
- CMC/DPE/DORT. (2019, December 17). Proposta a reunião de camara - PUACE.
- CMC/DPGU. (n.d.). Caracterização urbana.

- da Cruz, J. P. V. (2024). Cascais e Estoril como centro de acolhimento de refugiados entre 1931 e 1945. ISCTE - Instituto Universitario de Lisboa (Portugal) ProQuest Dissertations & Theses, 15(1), 37–48.
- DN/Lusa. (2025, March 3). Empresa Sevenair anuncia que “está impedida” de continuar a assegurar ligação aérea Bragança-Portimão. Diário de Notícias. <https://www.dn.pt/economia/governo-n%C3%A3o-v%C3%AA-raz%C3%B5es-para-suspens%C3%A3o-da-liga%C3%A7%C3%A3o-a%C3%A9rea-entre-bragan%C3%A7a-e-portim%C3%A3o>
- EASA. (2022). Relatório Ambiental da Aviação Europeia. <https://www.easa.europa.eu/eaer/>
- Estatuto Da Cascais Dinâmica (2013).
- Faber, J., & Raphaël, S. (2023). CO₂ emissions of private aviation in Europe.
- Faria, G., & Junqueira, G. (2017). Gestão Análise Empírica da Dissolução das Empresas Municipais.
- Fernandes, A. N., Neto, J. P. da V. P., Boaventura, S. F., Casagrande, T. O., & Sugui, V. R. (2018). Análise das fontes de poluentes atmosféricos de aeroportos da infraero. Revista Técnico-Científica Do CREA-PR, 252, 89–98.
- Ferreira, J. P. (2017, novembro 19). O aeroporto secreto português dos ricos e famosos. <https://expresso.pt/economia/2017-11-19-O-aeroporto-secreto-portugues-dos-ricos-e-famosos>
- Freitas, C. A. M., Santos, A. M. dos, & Prado, N. M. de B. L. (2020). Gibbs G. Análise de dados qualitativos. Saúde Em Debate, 44(125), 580–582. <https://doi.org/10.1590/0103-1104202012523>
- Graham, A. (2023). *Managing Airports An International Perspective (6th ed.)*. Routledge.
- Habermas, J. (1984). *The theory of communicative action. Reason and the rationalization of society* (Vol. 1). Unitarian Universalist Association of Congregations.
- IATA. (2024). *Sustainable Aviation Fuels in Practice Main milestones so far*.

INAC. (2012). Desempenho Económico-Financeiro das Companhias Aéreas Nacionais [2007-2011].

www.inac.pt

INE. (2024). Movimento de passageiros nos aeroportos nacionais aumentou 4,3% em 2024.

International Civil Aviation Organization. (2008). *Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management*.

Jimenez, E., Claro, J., & Pinho de Sousa, J. (2013). *The airport business in a competitive environment*. *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 13(4), 315–335.

<https://doi.org/10.18757/ejir.2013.13.4.3007>

Nassur, A. M., Lefèvre, M., Laumon, B., Léger, D., & Evrard, A. S. (2019). *Aircraft Noise Exposure and Subjective Sleep Quality: The Results of the DEBATS Study in France*. *Behavioral Sleep Medicine*, 17(4), 502–513.

<https://doi.org/10.1080/15402002.2017.1409224>

Nogueira, A. L. M. (2014). Da participação à intervenção – Bairro da Traslár. Universidade Do Minho (Portugal) ProQuest Dissertations & Theses.

Nogueira, M., & Brito, D. E. (n.d.). Fins e funções das empresas municipais.

Nussbaum, M., & Fainstein, S. (1993). *The Quality of life*. Clarendon Press.

Partidário, M. R. (2024). Avaliação de opções estratégicas para o aumento da capacidade aeroportuária da Região de Lisboa.

Pêro de Amigos S.A. (2019). Estudo de impacto ambiental do loteamento turístico monte da ribeira.

Resolução Do Conselho de Ministros n.º 67/2024 (2024).

Rubio, P., & Costa, N. (2021). Masterplan e estudo de viabilidade de certificação.

Salgueiro, T. B. (1977). Bairros clandestinos na periferia de Lisboa (pp. 28–55).

Santos, J. (n.d.). O Direito de não emigrar. In O Direito de não emigrar (pp. 153–171). Universidade de Coimbra.

- Silva, V. (2011). *Impactes da Mobilidade no Modelo Urbano A Sustentabilidade do Transporte Público*. Universidade Nova de Lisboa.
- Souza, P. D. D. E., Campinas, E. M., Paulo, S. Ã. O., Campinas, E. M., & Paulo (2008). De Expansão Do Aeroporto De Viracopos .
- Vasconcelos, C., & Rattner, J. (2024). Aeroporto de Cascais terá universidade e pista para pouso de aviões da Embraer. PÚBLICO. <https://www.publico.pt/2024/11/24/publico-brasil/noticia/aeroporto-cascais-tera-universidade-pista-pouso-avioes-embraer-2113001>
- Wolfe, P. J., Yim, S. H. L., Lee, G., Ashok, A., Barrett, S. R. H., & Waitz, I. A. (2014). *Near-airport distribution of the environmental costs of aviation*. *Transport Policy*, 34, 102–108. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.02.023>

APÊNDICE 1 – CARTA DE AUTORIZAÇÃO

Carta de autorização

ESCOLA DE GESTÃO, ENGENHARIA E AERONÁUTICA

PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO

Assunto: *Pedido de autorização para recolha de dados para elaboração de tese de mestrado em Operações de Transporte Aéreo (ISEC Lisboa).*

Chamo-me Marisa Lopes Silvestre e sou aluna do Mestrado em Operações de Transporte Aéreo, do Instituto Superior de Educação e Ciências, em Lisboa. Encontro-me a realizar o trabalho final dedicado à temática da Estratégia de Desenvolvimento de um Aeroporto, com o estudo de caso do Aeroporto Municipal de Cascais

Por forma a conseguir compreender esta problemática, afigurou-se pertinente obter depoimentos de diversas personalidades de relevo na área através de entrevista. Neste sentido, solicito a V. Ex.^a que me conceda esta entrevista como forma de atingir os objetivos do meu trabalho e concluir o mestrado.

Finalmente, cumpre-me garantir o anonimato e o uso exclusivamente académico dos dados.

Antecipadamente grata pela sua colaboração, respeitosamente

Marisa Lopes Silvestre

Aluna de Mestrado / 20210403

Assinado por: **Marisa Lopes Silvestre**
Num. de Identificação: 14892246
Data: 2025.01.24 21:46:41+00'00'

APÊNDICE 2 – ENTREVISTA AO PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO EMPRESARIAL
DO CONCELHO DE CASCAIS – AECC [E1]

Perfil Demográfico [E1]

Tomou posse como Presidente da Associação Empresarial do Concelho de Cascais (AECC) para o mandato de 2023-2025. Foi recentemente distinguido pela sua atuação à frente da associação, o que indicia que tem desempenhado um papel proeminente e relevante na organização.

A AECC é uma entidade que representa empresas de diversos setores no Concelho de Cascais, abrangendo áreas como a restauração, os serviços e o comércio. Esta associação tem como missão a representação dos interesses empresariais locais e a promoção do desenvolvimento económico da região.

Fundada em 1913, é uma instituição centenária que foi declarada de Utilidade Pública em 2001, em reconhecimento da sua ação em prol dos associados, maioritariamente constituídos por micro e pequenas empresas.

Guião de entrevista [E1]

Tabela 5 – Guião de entrevista [E1]
Fonte: Elaboração própria

Temas	Objetivos	Exemplos de perguntas
Legitimação da entrevista	1. Explicar motivo da entrevista 2. Motivar 3. Agradecer a colaboração 4. Confirmar anonimato e confidencialidade	
Governança e estratégia de desenvolvimento	1. Enquadramento entre o AMC e os objetivos de desenvolvimento do concelho; 2. Análise à tendência global na aviação que influenciam a decisão; 3. Benefícios esperados da especialização para o aeroporto e para a região;	A. Como é que acha que os objetivos do AMC se alinham com o desenvolvimento do Concelho [de Cascais]? B. considera essa aposta nas escolas e na aviação [executiva] uma boa estratégia?
Impacto Socioambiental	1. Desafios de integração entre a infraestrutura aeroportuária e o tecido urbano existente; 2. Desafios enfrentados na conciliação dos interesses do aeroporto com os dos moradores 3. Evolução da relação entre o aeroporto e as áreas residenciais adjacentes; 4. Preocupações específicas dos residentes	C. Até que ponto o Aeroporto [de Cascais] está inserido no tecido social e económico da região? D. Como já referiu que já viveu lá [perto do AMC], tem vivenciado essas transformações sociais e urbana da região. Esta mudança no tecido social podia ser ainda mais afetada pelo seu desenvolvimento?
Perspetivas futuras e Desafios estratégicos	1. Integração do aeroporto com outros setores económicos da região; 2. O papel do aeroporto na promoção do turismo e do comércio regional; 3. Visão estratégica de longo prazo para o aeroporto como motor de desenvolvimento;	E. Num mundo de constante mudança é importante inovar, tem visto algumas inovações? F. Acha que existe uma falta de planeamento por parte da CMC ao permitir essas construções? G. Falando do AMC, está em desenvolvimento. Acha que este desenvolvimento proporciona um crescimento regional, a nível da região Metropolitana de Lisboa?
Encerramento da entrevista	1. Proporcionar oportunidade de complementar o tema; 2. Confirmar a disponibilidade para ceder uma cópia do trabalho final; 3. Agradecer a disponibilidade.	H. Para finalizar, existe mais algum assunto sobre este assunto que queira falar?

1

2 **Protocolo de entrevista [E1]**

3

4 [DATA: 29/01/2025]

5 [Duração: 21:03]

6 [Introdução: Legitimação da entrevista]

7

8 **Como é que acha que os objetivos do Aeroporto [de Cascais] se alinham com o**
9 **desenvolvimento do Concelho [de Cascais]?**

10

11 Eu compreendo que o aeródromo [aeroporto], na sua envolvente pode ser um problema
12 para quem ali mora, mas tal como eu lhe disse, e eu incluo-me nesse, digamos nessa
13 população, em que, quando eu fui para lá morar o aeródromo [aeroporto] já lá estava,
14 portanto, faz-me um bocado confusão as pessoas hoje queixarem-se do aeródromo
15 [aeroporto] quando as pessoas foram-se colocar ali ao lado, volto a dizer, estou
16 completamente à vontade porque a minha casa era no enfiamento quando eles sobem
17 para norte, e passavam-me por cima da cabeça. Mas na realidade um aeródromo
18 [aeroporto] é um polo de desenvolvimento em toda uma região e penso que isso para
19 Cascais isso é muito importante. Eu acho que não existem muitos concelhos onde haja
20 tanta infraestrutura importante, e eu falo, há um aeródromo [aeroporto], uma marina,
21 há um autódromo, infelizmente quase desativado, há uma série de valências, na qual o
22 aeródromo [aeroporto] se inclui que são importantes para o desenvolvimento de uma
23 região. E isso na realidade, tem de ser equacionado e agora, obviamente que passar de
24 aeródromo para aeroporto, eu sei que isto tem outra dimensão. Dimensão em termos
25 das aeronaves que começam a utilizá-lo, obviamente que vão criar um ruído
26 completamente diferente do que as pequenas avionetas que havia antes, as escolas de
27 aviação que sempre houve ali em Tires, mas que na realidade eu acho que isto [o
28 Aeroporto Municipal de Cascais] é um polo de desenvolvimento. Cascais está situado
29 numa freguesia [do nível de vida] média alta, onde há muito executivo, portanto, trazer

30 para Cascais todo o tráfego executivo aqui da zona da Grande Lisboa, e, portanto, eu
31 acho que é importante.

32

33 **Então considera essa aposta nas escolas e na aviação [executiva] uma boa estratégia?**

34

35 Eu acho que sim, sim.

36

37 **Até que ponto o Aeroporto [de Cascais] está inserido no tecido social e económico da**
38 **região?**

39

40 É assim, como aeródromo [aeroporto] não estará muito inserido. Eu acho que as
41 próprias escolas de aviação, os simuladores e tudo isso acabam por trazer mais
42 movimento àquela zona. Eu frequento alguns restaurantes ali à volta e apercebo-me
43 que os alunos dessas escolas às vezes alguns, eu vi lá muita gente dos PALOP [Países
44 Africanos de Língua Oficial Portuguesa] que vem para cá tirar os seus cursos e acabam
45 por depois dinamizar, poderá não ser a economia em geral, mas pelo menos a
46 restauração ali à volta eles andam por ali e acabam por criar alguma dinâmica.

47

48 **Como já referiu que já viveu lá [perto do AMC], tem vivenciado essas transformações**
49 **sociais e urbana da região. Esta mudança no tecido social podia ser ainda mais afetada**
50 **pelo seu desenvolvimento?**

51

52 É possível, sim. Era o que eu dizia à bocado, uma coisa são as aeronaves outra são os
53 jatos da aviação executiva, obviamente que em termos de ruído, tudo isso é diferente.

54

55 **Num mundo de constante mudança é importante inovar, tem visto algumas**
56 **inovações?**

57

Ali à volta, não é propriamente uma zona com uma atividade económica muito forte, é essencialmente uma zona habitacional, mas continuo a ver ali muita construção, mesmo na área das moradias a serem feitas, e lá está, se as pessoas optam por construir ali e optam por ir para ali viver, já sabem que está ali um aeródromo [aeroporto]. Um aeródromo que hoje já é aeroporto, portanto tem de estar conscientes dos inconvenientes que isso pode trazer.

Acha que existe uma falta de planeamento por parte da Câmara [Municipal de Cascais] ao permitir essas construções?

Eu não sei se é uma falta de planeamento por parte da câmara, porque se as pessoas vão para lá é porque querem. A câmara, só licencia se houver gente interessada em construir e em ir para lá habitar, caso contrário, os terrenos estão lá e não incomodam ninguém, portanto, eu acho que isto aqui não é um problema de planeamento por parte da câmara. Eu acho que muitas vezes as pessoas acham que vão para os sítios conscientes daquilo que lá está e depois acham que vão conseguir mudar as coisas depois de lá estar, quando na realidade, na minha opinião, não tem de ser assim.

Falando do Aeroporto Municipal [de Cascais], está em desenvolvimento. Acha que este desenvolvimento proporciona um crescimento regional, a nível da região Metropolitana de Lisboa?

É aí sim, eu digo que local, local, não, mas regional sim, ter em nível da própria hotelaria, aqui em Cascais perto, ainda para mais agora com todos os constrangimentos com o aeroporto de Lisboa, que eu conheço em obras para aí à cinquenta [50] anos, portanto eu acho que sim, ter isto aqui [Aeroporto Municipal de Cascais] como alternativa, eu não sei se ainda existe mas bem ainda à pouco tempo havia umas carreiras de Tires-Algarve, Tires-Porto, Tires-Braga...

87 **Neste momento estão, por ordem do tribunal de contas, estão suspensos, mas prevê-**
88 **se que...**

89

90 Retomem, isso é uma alternativa boa, enquanto não tivermos aqui em Portugal, a alta
91 velocidade a nível dos comboios, isto é uma alternativa. Obviamente quando houver
92 [comboios de] alta velocidade, isso não faz sentido, mas enquanto não houver, hoje em
93 dia as pessoas, porque se alguém quiser fazer Lisboa-Porto só com todas as formalidades
94 que tem no aeroporto da Portela [Aeroporto Humberto Delgado], o tempo que tem de
95 chegar antes, o tempo de espera, toda aquela envolvente, em Tires a coisa era muito
96 mais rápida, eu cheguei a fazer Tires-Porto, aquilo era muito rápido, é muito rápido e
97 com alternativas também fazia Tires-Portimão, se não estou em erro era Portimão e
98 havia também Braga, Bragança isso é uma alternativa e obviamente que isto cria uma
99 dinâmica à região.

100

101 **Para finalizar, existe mais algum assunto sobre este assunto que queira falar?**

102

103 Acho que já disse mais ou menos tudo no geral, acho que é importante, que o
104 aeródromo, Aeroporto [Municipal de Cascais] agora, que é importante para o
105 desenvolvimento da região. Considero isso importante.

**APÊNDICE 3 – ENTREVISTA AO DIRETOR MUNICIPAL DE HABITAÇÃO,
PLANEAMENTO E URBANISMO [E2]**

Perfil Demográfico [E2]

O Diretor Municipal de Habitação, Planeamento e Urbanismo, conforme estabelecido no Regulamento de Organização dos Serviços Municipais (ROSM) de Cascais de 2023, é o responsável máximo pela supervisão e coordenação de diversas unidades orgânicas nucleares e flexíveis no âmbito da sua área de atuação.

Este cargo de elevada responsabilidade implica a promoção de metodologias e instrumentos de gestão urbanística que visam qualificar e potenciar o desenvolvimento integrado e sustentado do município. Compete-lhe, igualmente, a definição de estratégias e políticas de planeamento urbano e habitação para o Concelho de Cascais, bem como assegurar a implementação eficaz das políticas municipais nestas áreas cruciais.

Entre as suas atribuições, destaca-se a coordenação da elaboração e revisão de instrumentos de gestão territorial, com particular ênfase no PDM. Ademais, é da sua competência a supervisão dos processos de reabilitação urbana e o desenvolvimento de projetos habitacionais que respondam às necessidades da população.

Garantir a articulação eficiente entre as diferentes unidades orgânicas, promovendo uma gestão integrada e coesa do território municipal.

O AEROPORTO COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO
ESTUDO DE CASO DO AEROPORTO MUNICIPAL DE CASCAIS

Tabela 6 - Guião de entrevista [E2]

Fonte: Elaboração própria

Temas	Objetivos	Exemplos de perguntas
Legitimação da entrevista	5. Explicar motivo da entrevista 6. Motivar 7. Agradecer a colaboração 8. Confirmar anonimato e confidencialidade	
Governança e estratégia de desenvolvimento	4. Benefícios esperados da especialização para o AMC e para a região; 5. O papel na definição de estratégia a longo prazo; 6. Os desafios enfrentados na gestão da infraestrutura;	C. Como é que acha que os objetivos do AMC se alinham com o desenvolvimento do Concelho de Cascais? D. considera essa aposta nas escolas e na aviação [executiva] uma boa estratégia?
Impacto Socioambiental	5. Desafios de integração entre a infraestrutura aeroportuária e o tecido urbano existente; 6. Desafios enfrentados na conciliação dos interesses do aeroporto com os dos moradores; 7. Preocupações específicas dos residentes; 8. Lições aprendidas e as mudanças na abordagem ao longo dos tempos; 9. Mudanças demográficas e sociais; • Impacto histórico do AMC no desenvolvimento urbano da região; • Os mecanismos de comunicação e consulta estabelecidos com a comunidade; • Os objetivos do PUACE; • Transformação no uso do solo e na paisagem urbana;	E. Ao longo dos anos temos observado mudanças urbanísticas na zona envolvente à área do aeroporto [Municipal de Cascais], consegue-me dizer em específico, que mudanças foram essas na comunidade envolvente? F. De que forma o PUACE pretende equilibrar a expansão as necessidades da comunidade? G. Quando este plano saiu causou um barulhinho ali na comunidade envolvente, houve algumas medidas para que haja diálogo?
Perspetivas futuras e Desafios estratégicos	4. As estratégias de digitalização e uso de dados para uma gestão mais inteligente; 5. Novas tecnologias; 6. As parcerias com entidades locais para promover o desenvolvimento; 7. As parcerias estabelecidas com empresas locais e regionais; 8. O processo de tomada de decisão; 9. Os projetos de infraestruturas complementares que potencial o impacto do AMC; 10. Visão estratégica de longo prazo para o AMC como motor de desenvolvimento;	I. Sabemos que vivemos num mundo em constante mudança, é importante inovar, tem visto alguma inovação em termos de gestão e tomada de decisão? J. O que pensa sobre a visão futura do AMC?

Temas	Objetivos	Exemplos de perguntas
Encerramento da entrevista	4. Proporcionar oportunidade de complementar o tema; 5. Confirmar a disponibilidade para ceder uma cópia do trabalho final; 6. Agradecer a disponibilidade.	k. Para finalizar, existe mais algum assunto sobre este assunto que queira falar?

1 **Protocolo de entrevista [E2]**

2

3 [DATA: 04/02/2025]

4 [Duração: 56:01]

5 [Introdução: Legitimação da entrevista]

6

7 **Ao longo dos anos temos observado mudanças urbanísticas na zona envolvente à área**
8 **do aeroporto [Municipal de Cascais], consegue-me dizer em específico, que mudanças**
9 **foram essas na comunidade envolvente?**

10

11 Pronto aquilo teve uma coisa que é um grande problema, há ali, não sei se a Marisa é
12 de cá, há ali uns bairros que são ilegais, depois há outros que não são e há casas que são
13 licenciadas e há outras que não estão, portanto há pessoas que tem os papeis todos em
14 ordem e há pessoas que não têm os papeis em ordem. O que é que houve ali, quando
15 houve a pandemia, houve muitos voos a virem para cá e as pessoas antes não passavam
16 tempo nenhum em casa e começaram a passar o tempo em casa. Aquele barulho da
17 avioneta ao fim-de-semana ou nos dias em que estavam um bocadinho em casa durante
18 a tarde, passou a ser, todos os dias porque passamos o dia em casa passou a ser barulhos
19 maiores. Com o teletrabalho, passamos tempo em casa e ouvimos o barulho dos aviões
20 maiores, portanto há ali um capital de queixa ali á volta de algumas pessoas. Essas
21 queixas são perfeitamente legítimas de bairros que são licenciados, nas casas licenciasais,
22 nas de génese ilegal já é um bocadinho difícil até porquê, não são, mas de as entender,
23 percebo perfeitamente os barulhos e tem de se resolver aquilo porquê? porque quando
24 as casas foram para lá, já lá estava o aeroporto, há quantos anos é que lá está o
25 aeroporto? Desde sessenta e quatro [64], sessenta e quatro é a primeira servidão, mas
26 antes já lá havia uma "pistazeca" e mais não sei o quê, portanto aquilo já existe há muito
27 tempo, era o Conde Monte Real. Por isso é que tem lá o bairro do Conde Monte Real,
28 mudanças ali, houve muita construção sem regra, houve construção com regra, e nós
29 conseguimos legalizar algumas coisas, mas há outras não dá para legalizar até por
30 questões de segurança e das sanidades.

Mudanças que houve foi, houve uns ciclos de crescimento, lá no GeoCascais conseguimos ver um bocado disso, não é? O GeoCascais vai até noventa e três [93], parecendo que não em noventa e três aquilo já tem imensa coisa, mas se nós andarmos ali de ano a ano nas ortos vemos aquilo a crescer aos poucos e de repente há ali um ou dois anos que aquilo começa a parar mais, que é quando no plano diretor, aquilo fica como espaço de aeronáutica, ou uma coisa assim qualquer, não sei o nome daquilo agora em concreto, porquê? Porque esse espaço já não deixa licenciar casas e então aquilo parou um bocado as coisas, nós chegamos lá e temos uma casa quase em cima da pista se estivermos a olhar a norte do lado direito, acho que aquilo até dizem que é uma coisa de meninas, portanto temos ali muita construção, muitas coisas, que aquilo é tudo muito esquisito, o que é que se fez? O executivo tem feito um esforço, até já foi agora a reunião de câmara, agora para reconverter aquela área toda. Agora grandes transformações que tenha sido ali, aquilo está um bocadinho cristalizado em termos de pista e agora aquilo tem de passar a ser um aeroporto se calhar, e não um "aerodromozeco" se calhar, agora tem tanto aeroporto já que tem mesmo a passar a ser um aeroporto, agora grandes mudanças ali não, com aqueles bairros não.

De que forma o PUACE pretende equilibrar a expansão as necessidades da comunidade?

Este plano ainda não existe.

Não, ainda está em desenvolvimento.

O que é que houve, houve um lançamento de uma ideia para fazer para ali um plano, tem um limite com uma área mais abrangente, não sei até que ponto esse plano vai até ao fim, não sei se aquilo passa a ser mesmo um plano efetivamente porquê o PUACE, salvo erro, é de dois mil e dezanove [2019] e tinha um prazo para ser feito até agora, que acho que até já acabou, tenho ideia que aquilo foi a reunião de câmara, tinha os termos de referência, tinha não sei o quê. Desde que aquilo foi a reunião de câmara não

houve nada. Na verdade, aquilo, não temos nada palpável para ver, não sei até que ponto é que, ou seja, para explicar, lançou-se uma intenção de vamos fazer um plano de urbanização, mas enquanto estamos a fazer o plano, o aeroporto [Municipal de Cascais] foi crescendo, não em termos de tamanho, mas em termos de interesse, potencial, atenção, investimento e orientação política, depois deu-se este dilema do aeroporto de Lisboa tem de sair e aviação privada e não sei o quê, mais outra sobrecarga para ali. Este crescimento todo foi feito antes de sequer haver um relatório de caracterização por parte do PUACE, portanto os objetivos que estão no PUACE se calhar agora estão agora já não são validos quanto isso, não sei até que ponto mais vale fazer um todo novo, que nós temos como referência, vamos fazer isto e isto e isso de acordo com a realidade de hoje de dois mil e vinte e quatro [2024] ou estar a pegar na realidade de dois mil e vinte [2020] e depois estar a tentar estar a chegar à de dois mil e vinte e quatro [2024], mais vale ir outra vez a dois mil e vinte e quatro [2024] com um coisa com um coisa certa a dizer olha vou fazer isto, mais um bocadinho como vou ao frigorifico e tiro a carne para fazer o jantar, entretanto as coisas começaram a surgir mais isto, é isto, as tantas já não sei se quero a carne para o jantar, portanto vou voltar a pó-la no frigorifico, e acho que é um bocadinho o que vai acaba por acontecer porque quatro [4] anos já passados. E se calhar faz sentido olhar para isto com outra envolvência, a Brisa tinha ficado de fazer uma obra na A5, está no PDM e ainda não está.

Quando este plano saiu [início da elaboração] causou um barulhinho ali na comunidade envolvente, houve algumas medidas para que haja diálogo?

Houve, houve duas ou três sessões publicas vá, digamos assim. Houve uma que acho que foi muito dura, lá num bairro numa coletividade de Tires, aquilo foi muito pesado, as pessoas a gritar, o que é que aconteceu, as pessoas ficaram de que à isto agora, vão deitar isto tudo abaixo e não sei quê e não era bem isso que ia acontecer e depois começou a haver tanta apreensão por parte da população, se calhar isso também atrasou um bocadinho o plano, perceber bem como é que vamos resolver isto numa zona. É curioso que grande parte da revolta era das pessoas que tinham a casa ilegal.

91 Qual é que é o problema aqui, eu posso fazer uma casa ilegal, amanhã vendo à Marisa,
92 a Marisa já não tem nada a ver com isto, mas comprou a casa ilegal, mas depois vai
93 vendê-la para outra pessoa qualquer, e para outra pessoa, e para outra pessoa, às tantas
94 já é quatro [4] proprietários e o quarto [4º] sabe que aquilo está ilegal, mas não sabe
95 nada para trás da história sem ser que aquilo não tem licença de utilização. Portanto,
96 depois também é muito difícil gerir estas situações em termos de justiça social porque
97 não podemos estar a beneficiar o infrator. Na verdade a pessoa que comprou a casa
98 ilegal, compro-a mais barata do que se ela fosse legal, mas se for preciso a pessoa na
99 casa ao lado deixou de ter um carro, deixou de meter um filho num colégio privado, teve
100 que abdicar de ter outras coisas para ter a casa legal, se calhar não tem uma casa tão
101 grande, portanto em termos de justiça social fica aqui também difícil como é que nós
102 fazemos isto, então vá vamos tentar legalizar, há uns que dá para legalizar, há outros
103 que efetivamente não dá para legalizar como é a casa em cima da pista. E, portanto,
104 para os decisores é muito difícil depois gerir isto, sabes o que são AUGI. São no fundo,
105 são casas ilegais que foram construídas na altura dos meus avós dos bisavós, dos nossos
106 país, havia muita gente em Cascais temos imensas áreas também dessas, como é o
107 bairro do Crés por cima do aeroporto ou o Fraria, o que é que acontece, aquilo são casas,
108 nós sempre conhecemos aquilo como sendo assim, há umas que estão por legalizar e há
109 outras que não dá, para legalizar as pessoas tem de por as coisas de acordo com as
110 regras, muitas coisas que não dá. Uma das regras é ter de pagar as taxas das
111 infraestruturas, este pagamento cai mal já comprou a casa não sei quê ou o velhote que
112 fez oitenta [80] anos e já fez a casa à quarenta [40] ou cinquenta [50] está-lhe a dizer,
113 "olhe o senhor fez, é verdade, mas como o fez depois de mil novecentos e cinquenta e
114 um [1951] tem de pagar a taxa e tem de legalizar tudo" e depois ele responde "Agora
115 que estou aqui à trinta [30] ou quarenta [40] anos é que vocês vêm, nem pensar!" E o
116 Simplex ainda vem piorar essa situação a partir do momento em que nos permite vender
117 as casas sem ter licenças de utilização. Portanto as pessoas antes podíamos vender,
118 vendíamos na mesma, vendíamos era o terreno, agora vendemos uma casa ilegal o que
119 é que acontece, eu posso vender a minha casa à Marisa sem lhe dizer que ela é ilegal e
120 a Marisa não sabe porque não pode exigir isso a mim. Nem a Marisa, nem a advogada
121 da Marisa, nem o notário, portanto eu posso transferir a casa ilegal, portanto, há gente
122 que está a comprar casas que, por exemplo, pensa que a casa está toda legal e só está

123 um bocadinho legal e o resto são ampliação e isso gera muito depois problemas porque
124 depois chegamos aqui e às vezes desatam a chorar com aquilo porque fui enganado e
125 tem de ir ao tribunal, é complicado. É verdade foi enganado, se precisar da câmara a
126 câmara dá-lhe a informação que precisa, mas tem de ir é ao tribunal. E ali no aeródromo
127 [aeroporto] vai ser muito difícil é a questão social. Ou seja, há ali uma coisa que são o
128 negócio de aviões e depois há o negócio à volta dos aviões, que é as escolas, a
129 manutenção, as companhias de viagem, as empresas de transporte, mas isso faz-se
130 dentro dos limites do aeroporto. de depois há tudo à volta, e tudo à volta tem a parte
131 da natureza, a parte das pessoas, a parte da economia que gera esses valores todos. Isto
132 tem uma parte social também e essa parte social fica sempre, é difícil quantificar, não
133 dá para pôr em euros, não é? E além disso há a parte da memória, como é que vamos
134 fazer isso, porque "ah eu moro aqui", não posso tirar uma pessoa daqui e metê-la ali, o
135 que é que acontece nos realojamentos é sempre assim, pegam nas pessoas como se
136 fossem números, tiro daqui e meto aqui, "ah mas eu vou tirar de uma casa de oitenta
137 [80] metros quadrados e vou-lhe dar uma casa de cento e cinquenta [150], até vai ficar
138 melhor". Mas a velhota diz, "ah mas eu foi onde eu nasci e cresci, e foi ali que eu tive os
139 meus filhos e não sei quê". Portanto há uma parte que é da memória que não dá para
140 quantificar em euros e, portanto, essa parte é muito difícil gerir e depois há outra coisa
141 que é: Em Portugal, não há planeamento. É verdade, nós temos o departamento de
142 planeamento, mas não há planeamento enfim, o Vitor esteve à frente do departamento
143 do planeamento, ele se calhar diz que há planeamento, eu já achei que havia, eu acho
144 que não há e acho que na altura dele também não havia. O planeamento é uma coisa
145 que demora muito tempo e nós temos uma coisa que demora muito tempo a fazer, mas
146 depois é cortado aos pedacinhos com uma coisa que se chama eleições. Até pode não
147 mudar, mas as pessoas nas eleições, isto nunca se diz, mas era bem que nas eleições o
148 político é uma pessoa como outra qualquer é como a Marisa, é como o António e todos,
149 têm é muitas preocupações também. O politico tem dois negócios, que é fazer bem e
150 melhorar as coisas e depois o negócio de ganhar os votos se não está cá, e o ser
151 escrutinado faz parte também, todas as pessoas a escrutinarem no momento das
152 eleições, portanto se nós temos, imagine que, fazer isto do aeroporto é fazer um bolo,
153 eu tenho que fazer um bolo, pensa, fazer um bolo é daqui aqui, um bolo demora dez
154 anos a fazer e eu sei que ali entre o terceiro [3º] e o quarto [4º] ano vou ter uma eleição,

pode mudar o cozinheiro, mas pode ficar o mesmo, mais quarto [4] anos com esse cozinheiro, mas ali entre o sétimo [7º] e o oitavo [8º] pode mudar outra vez o cozinheiro não é? Portanto o que é que isto acontece, há ali um ano em cada eleição, seis meses antes e seis meses depois como se está um mar sem obras, não se passa nada e ao não se passar nada as coisas não andam para a frente. É muito difícil, depois o planeamento é uma coisa que é, eu faço uma intervenção, mas depois os resultados dessa intervenção, não são de um dia para o outro, demora, é muito difícil e depois nós vemos mesmo isso em termos de cultura a confusão que aquilo é. A nível local até somos os melhores se formos a ver. As câmaras têm de fazer os cadernos, têm de fazer essas coisas todas.

Começamos para as CCDR em dois mil e dois [2002], passamos para o PNPOT, já temos um o de dois mil e dezoito [2018], mas como é que é? Na verdade, as câmaras, é o que parece, são o melhorzinho, mas mesmo assim ainda temos câmaras com o PDM de noventa e quatro [94] e de noventa e três [93] e coisas assim, portanto isso para mim isso não ajuda. Setúbal, acabou a semana passada a revisão a previsão do PDM. Demorou catorze [14] anos ou treze [13] a rever o PDM, a rever. Para termos noção o presidente Carreiras, que nós achamos que está cá desde que nascemos, foi treze [13] anos presidente, o tempo que ele foi presidente demorou Setúbal a rever o PDM, ele fez quatro quase, e, portanto, é muito difícil o planeamento não existe por isso e as pessoas não há planeadores, não promovem nada. É muito difícil por isto.

Sabemos que vivemos num mundo em constante mudança, é importante inovar, tem visto alguma inovação em termos de gestão e tomada de decisão?

[Coloca o cronograma do ROSM na mesa. O que é que acontece nas organizações, é tudo muito centralizado no presente, na altura o ROSM [Regulamento de Organização dos Serviços Municipais] até tinha uma coisa, se formos ver o anterior, tinha dois gabinetes estavam abaixo de um que dizia vice-presidente, e, portanto, na verdade ainda era mais afunilada a decisão. As coisas eram muito mais lentas, mais devagar e era uma chatice. Este ROSM o que é que fez? Tem uma montanha de dirigentes, há mais

185 chefes do que índios, é verdade ou não? Toda a gente tem chefe de qualquer coisa,
186 diretor de qualquer coisa, ainda bem que já não há cartões se não toda a gente tinha
187 um cartãozinho, é chefe de divisão, é diretor, é não se quê, uma confusão. O que é que
188 isto é? É melhor em algumas operações, por exemplo, não sei agora onde é que está o
189 DAT [Departamento da Autoridade dos Transportes], o DAT só tem um ramo, mas
190 mesmo assim o DAT chega aqui e divide para três coisinhas é muito melhor
191 horizontalmente a coordenar. Quando se chega as áreas que eu tenho aqui, antes isto
192 era um DAT , este, este, este, e este, era tudo uma coisa só, o que é que aconteceu, é
193 muito mais rápido dar resposta, muito mais difícil de articular na horizontal, porque
194 depois o que é que eu tenho de ter? A Rita Sousa a falar com o Rui Amaral ou a falar
195 com o não sei quantos, depois de repente é preciso um especialista tem de ir falar com
196 o Vitor Silva, porque as coisas ficaram todas muito separadas, o que é que eu fiz, tinha
197 um problema muito grande, um elefante e cortei-o às postas, o problema é que eu só
198 como uma posta de cada vez, tenho que andar aí a falar entre elas, portanto tem havido
199 inovação? Tem. Isto é um modelo que podia ser de uma empresa. Não sei, na minha
200 perspetiva acho que não, se tem assim tantos bons resultados para a câmara em si. O
201 que é que isto tem exigido? Tem exigido, uma vez que há estes reis todos, estes chefes
202 todos, o rei tem de reunir com eles, porque é muito mais difícil o presidente ter tempo
203 para cada um destes. Porque passaram a ser muitos, antes eram três [3] ou quatro [4] e
204 o presidente fazia três [3] ou quatro [4] reuniões, acho que são oito [8], nós fomos
205 almoçar todos agora, eram sete [7] ou oito [8], portanto como é que o presidente reúne
206 com estes oito [8], não tem tempo para fazer nada, não trabalha, não é? Não vai às
207 inaugurações, não vai a nada, nem os outros trabalham, e, portanto, o que é que exigiu,
208 exigiu a haver uma reunião que se chama reunião do executivo, temos uma amanhã por
209 exemplo, e a reunião do executivo é no fundo como se fosse um conselho de
210 administração, em que chegamos lá, por exemplo no vosso caso é o Paulo Nunes, chega
211 lá e tem que prestar contas do que está a ser feito. Portanto tem havido alguma
212 inovação, nesse aspeto de governança e tem havido no aspeto tecnológico. Nós no
213 urbanismo e vocês também já digitalizamos cem por cento [100%] a operação, portanto
214 agora é tudo sem papel. O que é que ajuda? Na parte ambiental e nos ajuda aqui
215 também noutra coisa que é, e eu sem ser controle, não faço controlo nenhum, consigo
216 dizer em tempo real no telemóvel e vocês também tem disso, até têm com os autocarros

a andar, eu lembro-me que no tempo do Miguel Barros que eu ajudei a fazer isso também, porque eu fui adjunto do Miguel quando a Rita ficou diretora, mas consigo ver quantos, por exemplo nestes três [3] meses, quantos processo se analisou, quantos atendimentos, quantas casas é que se construíram. Temos os relatórios todos, portanto isto passou a ser o quê, uma coisa toda rastreada, não existia, da mesma maneira que vocês têm os autocarros e temos no C2 [Centro de Controlo de Cascais] aquilo tudo.

Portanto tem havido aqui duas inovações, uma no apoio à decisão e a outra na governança isso sim, mas a outras coisas que se vão fazendo é módulos é como a montra de telemóveis, tens o iPhone mais o não sei quantos, mas não é isso que te torna inovadora, teres um iPhone, por acaso o meu é iPhone ou Android, mas o GeoCascais já é, porquê? Nós centralizamos tudo no GeoCascais até o DAT usa o GeoCascais. Devia de usar mais. O GeoCascais enquanto ferramenta sim, é o futuro e não há noutro país da Europa, somos os mais inovadores com a densidade de camadas e de informação é só aqui e depois temos outra coisa que é os técnicos utilizam o GeoCascais para apreciar os processos e as pessoas lá fora podem ver tudo, portanto, quer dizer em termos de transparência é fantástico. Uma das questões da inovação é essa também. Tem sido um foco e acho também que é o futuro, quer dizer na câmara, não sei agora a idade média, mas o Isaac meteu isso numa apresentação dos dirigentes, mas quer dizer a câmara precisa claramente de renovar, eu tive uns anos na Câmara de Lisboa, não tinha nada a haver com isto de género, não havia uma plataforma onde eu pudesse ver os processos, onde é que eles estavam, com quem é que estavam. Eu pedia qual é que é o número do processo para se ver, e diziam-me "ah, não sei, tem que se ver, há duas plataformas, tem de ver nas duas", portanto aquilo era zero organização, muitos processos ainda em papel, tudo muito antiquado, porquê? É uma máquina tão grande, para ter noção, nós o ano passado apreciamos, licenciámos seiscentas [600] e tal coisas, seiscentas [600] e tal coisas é quase uma semana em Lisboa. Portanto em Lisboa, quando eu entrei havia três mil e seiscentos [3.600] e qualquer coisa processos em atraso e quando eu saí também, mas havia, entretanto, aprovaram-se dezoito mil [18.000] projetos, por exemplo. Mas havia sempre ali um passivo, então as pessoas estão tanto tempo a apagar fogos, que não têm tempo para planear nem resolver.

248 **O que pensa sobre a visão futura do Aeroporto [Municipal de Cascais]?**

249

250 A visão futura está a ser construída pelo presidente, portanto não há uma coisa
251 estabilizada que se possa transmitir sem ser o que ele tem na cabeça, que nós também
252 vamos sabendo, estas coisas são mesmo assim, às vezes as pessoas pensam "ah eles
253 sabem tudo e estão ali a guardar na câmara e depois mandam o produto final cá para
254 fora como se fosse um bolo, não é?" Não é isso. Isto é uma coisa que tens sido muito
255 falada, o presidente tem sempre falado muito nas reuniões de câmara sobre isto, devia
256 de acompanhar, o presidente já deu entrevistas sobre isto para jornais e depois assim,
257 se eu fosse a Marisa eu recolhia isso também, embora não seja um livro, um artigo
258 científico, qualquer coisa dessa que se possa referenciar, portanto isso também faz
259 parte e estas estratégias vão sendo montadas. Como a estratégia do aeroporto de
260 Lisboa, ninguém faz ideia sem ser o que está na cabeça do ministro, nem o ministro sabe
261 e vai mudando as coisas, portanto, estratégia o que é que há? Sabemos que o presidente
262 quer profissionalizar aquilo, porque aquilo precisa, quer dizer é como se estivéssemos
263 numa equipa de futebol amadora, se nós de repente formos jogar para a primeira liga,
264 é para ter um treinador como deve de ser. Tipo o Sporting quando saiu o Rubem Amorim
265 e meteram lá aquele João Pereira foi abaixo teve de ir buscar um treinador de primeira
266 liga para poder ir outra vez para os campeões. E por tanto ali é, precisa-se de uma
267 administração para o próprio aeroporto, pessoas que percebam de aeronáutica porque
268 são coisas muito complexas, portanto precisam de pessoas que percebem das coisas
269 para ir para ali e depois tem de se fazer coisas muito difíceis, tem de se fazer concessões.
270 A Marisa trabalha aqui, os ordenados da câmara são o que são, os ordenados das
271 empresas de aviação são coisas diferentes, um diretor de um aeródromo e dos
272 aeroportos são coisas completamente diferentes, portanto, tem de ser uma concessão
273 e de ter liberdade e capacidades de investir que a câmara não tem. A câmara o dinheiro
274 que tem, não é da câmara é das pessoas, e, portanto, vamos perguntar aos munícipes
275 de Cascais se querem aquilo? Eu acho que querem porque traz muito valor, mas, quem
276 aterra ali o avião é uma gota de água do que mora em Cascais, e muitos que se calhar
277 aterram para ir para Lisboa. E aquilo traz muito valor para Cascais? Trás, mas vai trazer
278 mais se isto foi para a frente, mas é preciso explicar aí esses valores. Eu não sei, por isso

279 é que não estou a dizer para não estar a induzir em erro, mas tenho a certeza de que os
 280 professores também não sabem. Mas aquilo tem de dar dinheiro, e como é que o
 281 aeroporto ganha dinheiro? Quando o avião aterrar paga uma taxa e quando se vai
 282 embora paga uma taxa. Se o avião for pequenino para um [1] euro, imagina, se for um
 283 avião a sério já para dez [10] ou vinte [20] euros, e portanto nós temos que conseguir cá
 284 por os aviões a sério para aumentar o volume, estes dinheiros que eles pagam, vêm para
 285 cá, para a Câmara de Cascais, para a câmara [Municipal de Cascais] gastar a fazer os
 286 jardins, a fazer IMI [Imposto Municipal sobre Imóveis] mais baratos, a dar mais escolas,
 287 entre outras coisas, portanto é importante ter aquilo não por aterrar um avião, não
 288 porque eu nunca vou aterrar, a Marisa também provavelmente também nunca vai
 289 aterrar, e portanto não é para nós aterrarmos e utilizarmos o aeroporto, mas é para nós
 290 aproveitarmos o que aquilo nos dá para a cidade para depois termos capacidade para
 291 desenvolver outras coisas e agora quem for para ali o que é que tem de fazer? A Brisa
 292 tem de fazer o nó, nunca mais faz. As pessoas que forem para ali vão ter de fazer se
 293 calhar contrapartidas para a câmara [Municipal de Cascais] que é o que está na lei.
 294 "Vamos fazer uma casa onde não há estrada" já não é a câmara que faz a estrada até à
 295 casa, já é a pessoa que quer fazer a casa que tem de participar na estrada até a casa,
 296 antes é que era assim, portanto para eles fazerem ali qualquer coisa vão ter de
 297 compensar o município de alguma maneira.

298 Para além do facto de termos ali aquilo, traz o quê? Mais empresas, mas já tive aqui
 299 reuniões com empresas grandes, aquelas, tipo a Amazon, que queriam vir para cá, e
 300 queriam Cascais, porquê? Por causa do aeroporto, não querem Lisboa. A Amazon se
 301 calhar, dava-te uma coisa equivalente a um orçamento municipal, sabes o que é teres o
 302 dobro do dinheiro para fazeres coisas para a população.

303

304 **E tínhamos capacidade?**

305

306 Tínhamos, só não tínhamos uma coisa, que era o PDM tem uma "porcaria" que é um
 307 índice volumétrico que deve ter sido o Vitor Silva a inventar com o João Palma. Que o
 308 índice volumétrico não dá para aviões grandes, porque em vez de ser um índice em

metros quadrados é os metros quadrados e a altura, pronto e os avões da Amazon, não sei se viste algum, mas não cumpre com o nosso rácio do PDM [Plano Diretor Municipal], foi o único motivo. Porque para eles fazia todo o sentido, para nós não nos incomodava nada, nem íamos ver aquilo, incomoda menos que um Mercadona ou um Pingo Doce ou uma coisa assim e em termos para o município era muito bom ter uma plataforma logística de repente. Da mesma maneira, por exemplo, o cabo submarino, nós nem o vemos. Para nós é brutal temos aqui quatro [4] cabos submarinos, é muito bom para a câmara [Municipal de Cascais] e para a população. Só o facto de estarem aqui os cabos submarinos, as empresas tecnológicas procuram espaço aqui também, proximidade e de rapidez, portanto nisso é muito bom, para além de Cascais estar na moda com essas propagandas todas.

Para terminar, existe mais algum assunto sobre este tema que queira deixar?

Pronto, então um contributo que eu não dei. Se calhar isto é importante. Nós vemos as coisas ao contrário, estamos a ver as coisas ao contrário, nós devíamos ver assim. O que é que se faz? Como é que o aeroporto influencia cá fora e não como é que cá fora influencia o aeroporto, porque isso é que devia ser feito. O que se faz é sempre ao contrário. Na nossa vida está organizada sempre com o triângulo de forças, independentemente se nós queremos ou não, há sempre aquelas ideias vá, como este ROSM, todos na horizontal, todos nós mandamos o mesmo e não sei quê, mas isso não é verdade e impensável. É como em casa nem vale a pena eu dizer que mando, a minha mulher é que manda e os meus filhos é que sabem que é a minha mulher que manda mas que antes da minha mulher eu também mando e portanto eles vão me obedecendo assim e o mais novo sabe que o outro acima é que manda e que o outro é que manda, e que o outro é que manda, é uma escadinha, nós sabemos isto é uma hierarquia, é como eu chegar aqui e começar a dizer que eu é que mando, não. Acima de mim há um corpo político todo e depois há o presidente e é assim. E estamos bem porque a hierarquia não é para ver quem manda, é para isto ter alguma organização. E a nossa sociedade está organizada numa maneira em que nós temos projetos, licenciamentos, loteamentos, plano pormenor, planos de organização, o PDM, os planos especiais, da

340 mesma maneira que temos este tipo de coisa também temos na nossa, depois como é
341 que os aplicamos, como é que fazemos. E é sempre ao contrário. O aeroporto tem uma
342 certidão aeronáutica, que já lá está isso é que manda depois no resto, quando devia ser
343 ao contrário. O que é que está aqui à volta, que implicações é que estas casas vão trazer
344 para o nosso aeroporto. E é ao contrário, porquê? Porque é sempre o motor do dinheiro
345 e do desenvolvimento e isso tem de ser o aeroporto. As casas que lá estão, se nós formos
346 pensar no desenvolvimento ali, as pessoas que lá moram o que é que nos dá para
347 desenvolver? Qual é o potencial de desenvolvimento? Não há. Por várias razões. Para já
348 que as pessoas não têm muito para fazer, não têm como fazer, não têm legitimidade, os
349 terrenos são da câmara, as pessoas não se conseguem associar com uma data de gente.
350 Por exemplo no meu prédio, discutem por tudo e por nada, até do detergente, há uma
351 que não gosta do cheiro e outro é porque gosta e aquilo é um filme e não é muita gente.
352 Portanto juntar ali mil [1.000] pessoas é muito difícil, portanto, o aeroporto é tudo da
353 câmara e é o motor e é aquilo que vai trazer coisas para desenvolver, depois ali á volta
354 há uma serie de áreas que podem ser desenvolvidas ou não, tudo indica que vão, agora
355 limites e isso ainda não tenho nada concreto. Sabemos o que é da Câmara [Municipal
356 de Cascais], o que não é da Câmara [Municipal de Cascais], no fundo o que o presidente
357 levou a reunião de câmara já e que é publico é uma intenção de desenvolver aquilo.

358 O que é que um aeroporto tem, não é só chegar e voar, tem peças, tem estacionamento,
359 tem oficinas, tem tudo e se calhar com o negócio feito ali no aeroporto são precisos mais
360 funcionários. Nós no PDM temos lá muitas estradas previstas que não foram feitas que
361 não há.

APÊNDICE 4 — ENTREVISTA AO PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE CASCAIS [E3]

Perfil Demográfico [E3]

O Presidente da Câmara Municipal de Cascais, em funções desde 2011, lidera a gestão do município e define as políticas de desenvolvimento do concelho. É responsável por supervisionar e coordenar as diversas unidades orgânicas da CMC, promovendo um desenvolvimento integrado e sustentável de Cascais.

Entre as suas responsabilidades, destacam-se a implementação de estratégias de planeamento urbano e habitação, bem como a garantia da execução das políticas municipais em áreas como o urbanismo, a habitação e o desenvolvimento económico. Representa o município em eventos oficiais e nas relações com outras entidades, assegurando a ligação institucional com diversas organizações.

O Presidente da Câmara preside às reuniões de câmara, onde são discutidas e votadas as propostas e decisões fundamentais para a gestão do município. Supervisiona a gestão dos recursos humanos, a superintendência dos serviços municipais e a execução do orçamento municipal.

O AEROPORTO COMO ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO
ESTUDO DE CASO DO AEROPORTO MUNICIPAL DE CASCAIS

Tabela 7 - Guião de entrevista [E3]

Fonte: Elaboração própria

Temas	Objetivos	Exemplos de perguntas
Legitimação da entrevista	9. Explicar motivo da entrevista 10. Motivar 11. Agradecer a colaboração 12. Confirmar anonimato e confidencialidade	
Governança e estratégia de desenvolvimento	7. Benefícios esperados da especialização para o aeroporto e para a região; 8. O papel na definição de estratégia a longo prazo; 9. Os desafios enfrentados na gestão da infraestrutura; 10. Análise à tendência global na aviação que influenciam a decisão; 11. As razões específicas para a escolha deste segmento de mercado;	E. Começando aqui pela CD. É a Cascais Dinâmica que está a gerir o AMC, gostaria de começar primeiro por lhe perguntar como é que a gestão da Cascais Dinâmica se alinha com os objetivos de desenvolvimento do concelho? F. Em relação à aviação executiva, vêm exclusivamente de Lisboa ou também há uma aposta aí?
Impacto Socioambiental	10. Impacto histórico do AMC no desenvolvimento urbano da região; 11. As iniciativas específicas para abordar questões como o ruído, poluição e segurança; 12. Evolução da relação entre o AMC e as áreas residenciais adjacentes	H. Em termos da população circundante, sabemos que são áreas AUGI, de génese ilegal, que medidas houve para haver comunicação com essas pessoas? I. Quando este plano saiu causou um barulhinho ali na comunidade envolvente, houve algumas medidas para que haja diálogo? •
Perspetivas futuras e Desafios estratégicos	11. As estratégias de digitalização e uso de dados para uma gestão mais inteligente; 12. Novas tecnologias; 13. As parcerias com entidades locais para promover o desenvolvimento; 14. As parcerias estabelecidas com empresas locais e regionais; 15. Os projetos de infraestruturas complementares que potencial o impacto do AMC; 16. Visão estratégica de longo prazo para o aeroporto como motor de desenvolvimento; 17. Integração do AMC com outros setores económicos da região	L. Sabemos que vivemos num mundo em constante mudança, é importante inovar, tem visto alguma inovação em termos de gestão e tomada de decisão? M. O que pensa sobre a visão futura do AMC N. E como é que vê o papel do AMC a nível regional no desenvolvimento do conselho em termos económicos, sociais?
Encerramento da entrevista	7. Proporcionar oportunidade de complementar o tema; 8. Confirmar a disponibilidade para ceder uma cópia do trabalho final; 9. Agradecer a disponibilidade.	O. Para finalizar, existe mais algum assunto sobre este assunto que queira falar?

Protocolo de entrevista [E3]

[DATA: 05/02/2025]

[Duração: 27:25min]

[Introdução: Legitimação da entrevista]

Começando aqui pela CD. É a CD que está a gerir o Aeroporto [Municipal de Cascais], gostaria de começar primeiro por lhe perguntar como é que a gestão da CD se alinha com os objetivos de desenvolvimento do concelho?

Em primeiro lugar, em termos de, nesta questão em concreto do aeródromo [AMC], a Cascais Dinâmica neste momento é gestora e exploradora do aeródromo. A ideia é ela [CD] ficar apenas a representar a Câmara [Municipal de Cascais] na concessão que irá ser atribuída por concurso público internacional e porquê? Porque Cascais tem um fator de diferenciação em relação a outros territórios, pelo menos europeu somos o único e eventualmente seremos também a nível mundial, de estarmos a vinte cinco [25] quilómetros de uma capital, que é Lisboa e num raio de cinco [5] quilómetros temos um aeródromo, um autódromo, uma marina, um hipódromo, um centro de congressos, isto não há em mais lugar nenhum da Europa, ora torna-se um fator diferenciados, sendo um fator diferenciador tem de ser potenciado para acrescentar mais valor ao próprio território do que estar separado, portanto a Cascais Dinâmica passará de gestora e de exploradora do aeródromo [aeroporto], para representar a concessionária, que neste caso é a câmara, porquê também, porque chegamos à conclusão de que um aeródromo [aeroporto], nós não temos competências técnicas internas suficientes para gerir uma infraestrutura aeroportuária. Por outro lado também, porque os preços que o mercado paga no mundo da aviação, não são compatíveis com aqueles que a função pública, que a Cascais Dinâmica tem de responder também, consegue ter de nível de ordenados, portanto esta é digamos o resultado macro, depois disso, foi tentar integrar a própria estrutura aeroportuária, numa dimensão estratégica maior que aquela e só um aeroporto, ou um aeródromo, nesse sentido o aeródromo para nós município [de

Cascais], não tem especial relevo, no passado dava prejuízo e portanto não havia razão até de justiça social para nós estarmos, os munícipes de Cascais estarem a pagar uma infraestrutura, que enfim, pessoas que normalmente têm um poder socioeconómico mais elevado, e portanto o que nós fizemos foi convidar a universidade NOVA [*Nova School of Business and Economics*], uma estratégia que estamos a implementar no concelho de atrair o ensino universitário para o concelho de ao fim ao cabo eles poderem também de integrar esta área nomeadamente ao nível de engenharia aeronáutica e muito especialmente com engenharia aeroespacial, tornar no aeródromo um polo universitário especializado nestas duas atividades de engenharia, depois além disso, se fomos aprofundando também os nossos estudos e neste momento há uma carência a nível mundial de técnicos a nível das varias funções que andam à volta da aviação.

Estima-se e quem estima são as companhias aéreas e fabricantes de aviões que para os próximos anos são necessários 2 milhões e meio de profissionais em três áreas, a nível de pilotos, a nível de manutenção, portanto mecânicos, e nível de serviços, muito especialmente pessoal de cabine de voo, portanto há que juntar e vem ao encontro da política que temos desenvolvido no concelho de juntar também o ensino técnico-profissional e ensino especializado que é o caso dos aviões. Daí surge, nós não nos interessa ter ensino de aviação no ar, digamos assim, e portanto começamos por desenvolver e experimentar, ter simuladores de voo, que já temos dois neste momento no aeródromo [aeroporto] e já estamos preparados para receber o terceiro, sem fazer alterações, e neste momento esperamos fechar acordos, quer com companhias aéreas, quer com companhia fabricante de simuladores para que no aeródromo [aeroporto] se possam situar onze simuladores de voo, o que o torna um dos polos com maior simuladores de voo da Europa, não o maior mas um dos maiores, qual é a vantagem do simulador de voo é que uma [1] hora de voo em avião comercial andarà na ordem dos cinco mil [5.000] dólares/hora, em simulador andarà na ordem dos quinhentos [500] dólares/hora, portanto dez por cento [10%], com a vantagem do simulador pode andar vinte e quatro [24] horas no ar trezentos e sessenta e cinco [365] dias por ano, coisa que o avião não pode fazer, também é uma atividade altamente rentável, ou seja, não só há procura mas que tem rentabilidade. Na parte da mecânica, nós temos já duas escolas,

dois agrupamentos de escolas no concelho com o ensino técnico-profissional mecânico-automóvel, mecânica de aviação e portanto já existe um lastro para que se possa desenvolver a componente mecânica, neste momento é uma área em que o mercado paga muito acima da média de salários portugueses, portanto, a nível de mecânica, um mecânico chega ao nono ano com certificação para o nono anos e começa a haver uma pressão quer das famílias, quer do mercado porque o vencimento que lhe é pago é superior, muito superior ao vencimento que por exemplo o pai recebe e portanto a família também tem interesse em que ele vá para o mercado de trabalho, razão pela qual andei a fazer palestras nesses agrupamento de escolas para demonstrar aos miúdos que fazendo mais três anos saiam com a certificação do decimo segundo [12º] ano, e aí, o vencimento ainda era muito mais alto do que apenas com mecânica e portanto se tiverem mecatrónica ficam ainda mais com maior potencial e da parte dos serviço, sendo nós um concelho turístico, e muito desses serviços nomeadamente a nível do pessoal de cabine, está muito relacionado também com a parte daquilo que hoje são serviços que são necessários num hotel ou na parte da restauração, e também fazia todo o sentido dar-mos essa componente e portanto só por isto já criava um polo que é agregador, não só gerador de postos de trabalho como inclusivamente é exportador de serviços porque há uma procura internacional para esta formação, imaginemos o que é nós ficarmos com dez [10%] por cento do mercado que está aí a que se junta muitos desses profissionais que por lei têm que fazer atualização de formação e que depois com esse dinheiro é como se tivéssemos a exportar, não estamos a exportar produtos mas estamos a exportar serviços com entradas de divisas dessa função.

Esse é como estamos a ver o próprio aeródromo [aeroporto] no futuro, juntamente com a universidade sendo que aquilo que o aeródromo [aeroporto] vier a dar de resultados que seriam para a câmara, sejam transferidos para a universidade para dar sustentabilidade financeira à própria formação universitária, sendo que o município vai ganhar com todas as externalidades que se vão gerar a partir deste movimento, portanto este é digamos a perspetiva futura para o próprio aeródromo [aeroporto].

E em relação à aviação executiva, vêm exclusivamente de Lisboa ou também há uma aposta aí?

93

94 A aviação executiva é um nicho de mercado, que neste momento está a passar por
95 dificuldades não tem *slots* a nível do aeroporto de Lisboa, portanto tudo o que possa
96 aparecer mesmo que seja permitir um acréscimo que está estimado de três a cinco
97 por cento [3 a 5%] de *slots* que deixam de ser utilizados para a aviação executiva e
98 passam para a aviação comercial, é pouco, mas quem não tem nada o pouco torna-se
99 muito. Isso por um lado é bom para o aeroporto de Lisboa, portanto para a região de
100 Lisboa, como para o aeródromo [AMC], para o aeródromo de Tires [AMC] é positivo
101 porque não só acrescenta valor, ou seja, ajuda a ganhar mais sustentabilidade
102 económica e financeira para o aeródromo de Tires [AMC], como também por outro lado
103 para aquilo que é a atração de investimento para Cascais, muitos executivos usam a
104 aviação executiva e também para o próprio turismo, porque tem uma necessidade de
105 captação, aí há uma outra área fundamental que não é propriamente de voo mas é de
106 estacionamento, de placa. Hoje, em alguns países nomeadamente do sul de França, há
107 défice de estacionamento de aviões, portanto, ao fim ao cabo aí, já é um negócio da
108 placa, um negócio de estacionamento. Portanto aí, o que estamos a fazer aí, não sendo
109 que esse seja o fator determinante para a estratégia do próprio aeródromo [aeroporto],
110 até conhecendo a cadeia de valor da aviação em geral, percebemos que onde existem
111 maiores margens é na parte da manutenção, depois é na parte da formação, no ensino
112 e só depois só na parte da aviação dos bilhetes de aviões, e portanto, temos esta, temos
113 esta situação que no caso da aviação executiva acresce, porque em Portugal, não é
114 propriamente uma grande atividade, mas nós estamos a receber cada vez mais cidadãos
115 brasileiros, cidadão brasileiros com poder de compra que no Brasil, que aí sim a aviação
116 executiva é comum, é uma coisa mais expressiva, portanto estes cidadãos brasileiros
117 também beneficiam muito de terem um avião perto aqui de casa, porque é comprar
118 casa em Cascais com vantagem que isso acrescenta fundos ao próprio orçamento
119 municipal, portanto, tem aqui um ecossistema em que nós criamos postos de trabalho,
120 criamos conhecimento e criamos cadeias de valor a ter um território mais atrativo e mais
121 competitivo.

122

123 **Em termos da população circundante, sabemos que são áreas AUGI, de génese ilegal,**
 124 **que medidas houve para haver comunicação com essas pessoas? Porque nem sempre**
 125 **é fácil de um aeroporto com pessoas que são sensíveis às próprias finalidades do**
 126 **desenvolvimento.**

127

128 Há que acrescentar duas coisas, em primeiros lugar, a maior parte das casas, temos
 129 fotografias dessas épocas, a maior parte das casas, já lá foram construídas sabendo que
 130 há lá um aeródromo [aeroporto] e, portanto que já tinha uma infraestrutura
 131 aeroportuária, portanto não é novidade para eles, o que nós fizemos à uns anos atrás
 132 foi conter a possibilidade de construção de mais casa, neste momento, o que está
 133 definido é que estamos compradores de casas como temos programas municipais para
 134 reforçar, digamos o conforto sonoro, ditos, janelas e dos núcleos etc, mas quer dizer
 135 aquelas pessoas sabendo que iam viver para o lado de um aeródromo [aeroporto] e
 136 razão pela qual também compraram terrenos mais baratos, mas que tinham este
 137 inconveniente e portanto do nosso lado há uma determinação efetiva, porque não
 138 vamos prejudicar o próprio desenvolvimento do concelho por via haver de facto os
 139 bairros AUGI, já são poucos já entretanto foram legalizados, coisa que também não
 140 estavam sequer, ou seja, num bairro AUGI normalmente começa os proprietários, são
 141 proprietários de avos, na verdade, ou seja, não é um comprimento de um sonho ter uma
 142 casa própria, naquele caso era quase um pesadelo porque enquanto não tivesse
 143 legalizados nem sequer tinham valor, sobre uma área do território que nunca iria ter
 144 valor, portanto isso nós legalizamos esses bairros, mas sabendo eles que tinham este
 145 inconveniente, portanto, qualquer dos modos, o desenvolvimento que está a ser feito a
 146 nível científico a nível de investigação vai colmatar os dois grandes problemas que
 147 possam surgir um é o do ruído, cada vez mais a aviação cria menos ruído, se formos para
 148 aquilo que já começa a haver, o início já não é ficção de aviões movidos a energia
 149 elétrica, o ruído é completamente diferente, muito menor por um lado e por outro com
 150 a parte dos combustíveis, e portanto hoje estão a ser desenvolvidos, muitos já começa
 151 a haver um conjunto de respostas de combustíveis que são menos agressores do
 152 ambiente, portanto isso será uma vantagem só se irá haver daqui a alguns anos, por
 153 outro lado, com a saída que vai ser progressiva das escolas de aviação, formação de

pilotos no ar, o numero de pilotos vai reduzir, portanto ou seja, se eu disser que um avião executivo, gera mais ruido do que uma avioneta, mas ainda assim são muito menores os voos, e portanto atenua, não acaba nas atenua substancialmente a poluição sonora se assim o quisermos chamar.

Em termos de inovação, nós sabemos que é crucial inovar, tem havido inovação em termos de modelos de gestão ou tomadas de decisões?

Digamos à Câmara [Municipal de Cascais] cabe a definição de estratégia, sendo que até agora cabe à Cascais Dinâmica a parte operacional, a parte de gestão e da gestão operacional e aí tem havido uma falha grande, ou seja, também é isso que nós não temos capacidade para pagar profissionais de primeira linha para poderem estar a cumprir com os objetivos que se pretende, aí claramente que sentimos que temos um défice e portanto a própria concessão vai ultrapassar esse défice de gestão que temos.

Então a inovação é a concessão?

A inovação é com a universidade que vai ter de estar relacionada com o futuro concessionado.

E como é que vê o papel do Aeroporto Municipal de Cascais a nível regional no desenvolvimento do concelho em termos económicos, sociais?

Sinceramente não tem grande, não tem grande impacto, a única coisa que tem impacto e que é negativa para o aeródromo de Tires [AMC], mas tem um impacto positivo a nível de coesão territorial é o voo regular que existe e que passa em Tires, vai até Viseu, Vila Real, Algarve enfim, mas não tem, não acredito que tenha um impacto muito grande e portanto não é um fator diferenciador, nem um fator que se possa considerar como

182 fundamental para a região ter ou não ter um aeródromo [aeroporto], neste caso
183 municipal e que tenha a haver com a questão, tirando a questão de abrir mais alguns
184 slots da aviação comercial em Lisboa, não vejo que tenha um impacto significativo.

185

186 **Para finalizar, existe mais algum assunto sobre este tema que ache pertinente e queira**
187 **deixar?**

188

189 Posso lhe abrir um que neste momento ainda é de alguma forma novidade que é o
190 seguinte, nós também como lhe disse à pouco, também temos um autódromo em
191 Cascais, a Câmara já manifestou intenção diversas vezes de ficar com o autódromo, por
192 razões processuais isso não foi possível, foi reeditado agora e portanto, eu estimo neste
193 momento como muito provável que nós fiquemos com a concessão do autódromo, o
194 que é que tem a haver com isto é que querem estudar um pouco, cabe perceber que a
195 mobilidade no futuro vai passar por ser uma mobilidade aérea, portanto, nós temos um
196 aeródromo [AMC] e um autódromo, temos condições mais do que suficientes e únicas
197 na Europa, só existe mais um caso em que há um aeródromo [aeroporto] perto de um
198 autódromo para nós potenciarmos aquilo que vai ser a futura mobilidade a nível das
199 cidades aí é fácil de explicar, hoje as cidades não têm já espaço para fazer mais estradas,
200 os carros cada vez são mais, portanto ninguém compra um carro para ficar parado, não
201 é? Portanto isto vai avançar o que abre outros segmentos nomeadamente a nível de
202 inteligência artificial, porque tudo isto é gerido de uma forma enfim, que a inteligência
203 artificial contribui para que não haja problemas, para a eficiência, para a poluição se
204 torne mais eficiente, portanto esse é um passo que eu espero dar ainda neste mandato,
205 que é pelo menos garantir o autódromo para o lado da câmara e começar a desenvolver
206 no mesmo sistema que está o aeródromo [aeroporto], portanto a câmara fica com essa
207 possibilidade de lançar um concurso para encontrar concessionários para o próprio
208 aeródromo [aeroporto], envolvendo a universidade.

